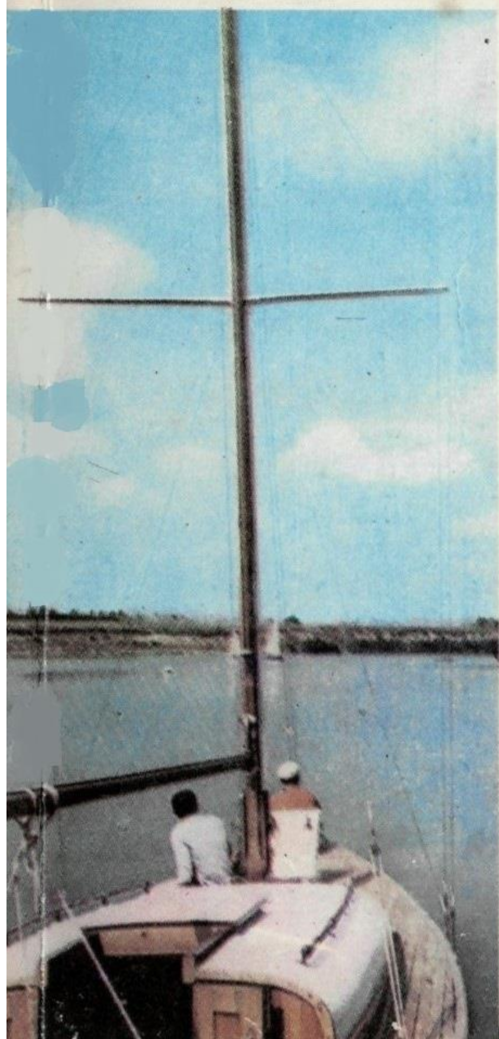
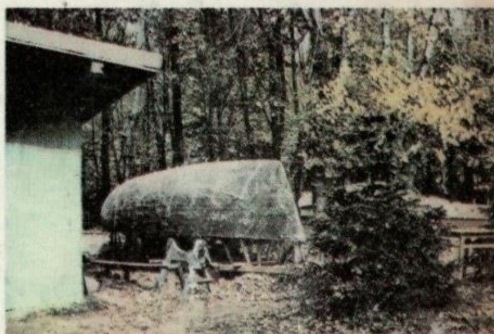
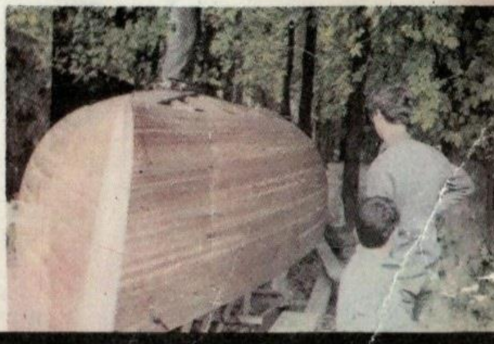
NICOLAE CARP

# AVENTURI CU VELE









# AVENTURI CU VELE

NICOLAE CARP

EDITURA ALBATROS • BUCUREȘTI

1987

*Soției mele Ligia,*

*alături de care... navighez de 35 de ani.*

# BĂRCILE ȘI DRUMURILE MELE PE APE

## *I. OARE AȘA SE NAȘTE PATIMA ?*

Afurisita patimă a bărcilor mi se trage — fără urmă de îndoială — de la „Dris", superbul și inegalului iaht românesc, construit la Constanța, pe cheul din apropierea vechiului far, de ofițerii de marină Drimba și Isbășescu.

Cel de-al doilea mi-era unchi din partea mamei. Omul acesta mă fascina, mă împietrea pe scaun deîndată ce începea să vorbească despre mare. Mic de statură, plinuț, cu fruntea înaltă, cu ochi de un albastru mediteranean, avea un farmec de poveste în clipele în care gândurile și vorbele lui aminteau despre nave, despre marinari, despre mări și țărmuri apropiate sau pierdute în depărtările orizontului. Iubea muzica din toată ființa lui, avea un talent la desen cu totul ieșit din comun și, culmea, găsea jăratec în inima și pentru matematici și știința navigației în care era profesor.

Aveam 14 ani când cei doi izbutiseră să termine iahtul și se pregăteau de lansarea la apă. Ce nume urma să poarte splendida ambarcațiune? Luni de zile s-au dus discuții și la noi în casă pe tema asta. Tatăl meu, moldovean de pe la Huși, tot atât de puțin atras de mare ca șoarecele de pisică, avansa veșnic cele mai prozaice nume ca „Tunelul", „Valul" ele. Și se mira foarte de lipsa de entuziasm cu care erau primite propunerile lui. Mama, cu mult mai romantică, poate chiar prea romantică, punea candidatura unor denumiri ca „Rază de luna", „Vis de argint" și altele asemenea, care se loveau de un refuz mai larg justificat, dar la fel de tranșant;

Mai rămăseseră puține zile până la lansare și barca nu avea nume. Într-o duminică, Isbășescu își dă întâlnire cu Drimba la Școala Navală. La cabina de poartă întreabă, pe marinarul de serviciu.

— Domnul căpitan Drimba a venit?

— A venit, să trăiți! L-am trecut la intimi. Să vă trec și pe dumneavoastră. Conștiincios, cu creionul în mină, flăcăul se aplecă asupra registrului și însemnă ceva acolo. Isbășescu trecu, făcu doi-trei

pași și se întoarse la cabină :

— Ia să văd. Ce-ai notat acolo ?

Sus, în capul paginii de azi, în dreptul orei nouă, ședea scris : Dr.Is. — DRIS! Măi băiatule, sunt bun de cinste. Să vii la mine să-ți dau o permisie !

Iahtul își găsise numele. Până la prânz, și-l purta scris pe coca albă și sub acest nume, purtând mândrul pavilion românesc, a despicat apele Mării Negre, Mării Marmara, Mării Egee și ale Mediteranei de vest.

A urmat lansarea la apă, cu lume multă, amirali și comandori, cu fanfară, cu șampanie, icre negre și dans.

Iahtul a fost armat și au început probele în mare.

Într-o zi, de-abia venisem de la școală, mă pomenesc cu Isbășescu, urmat de doi marinari ce duceau cu mare grijă un pachet enorm, lung de peste un metru, înalt, subțire totul învelit într-o pânză albă încheiată cu bolduri.

— Hai la tine în cameră. Ți-am adus un dar.

Era macheta „Dris"-ului la scara 1/10, minunat executată, fixată pe o placă de fontă. Am așezat-o, fără glas, pe masa la care, până atunci, de bine de rău mai toceam câte ceva. După ce silueta de vis a „Dris"-ului s-a ivit pe neașteptate acolo, în colțul dinspre fereastră, gândurile mele au lăsat undeva în urmă Liceul Mircea cel Bătrân, cutreierând prin locuri mult mai interesante... Malta... Capul Verde.. Capul Bunei Speranțe... Marchize... de era să rămân corijent la chimie și latină doi ani la rând.

Așa s-a făcut inocularea. Virusul bărcilor mi se injectase folosindu-se ca agent purtător macheta „Dris"-ului și iată, sunt decenii de când, mai domol sau mai cu furie, efectul inoculării se face resimțit.

Mai rămânea însă o întrebare la care se cerea dat un răspuns: am sau n-am rău de mare? Ar fi fost neplăcut să mă trezesc în situația obezului care se dă în vânt după prăjituri, dar n-are voie să le mănânce!

Răspunsul așteptat l-am primit atunci când echipajul ‚Dris“-ului m-a luat la o ieșire în mare, într-o duminică dimineață. Era pe la începutul verii. Urmasem sfatul celor doi marinari și-mi luasem cu mine, într-un rucsac, două pulovere, un trening și... căciula (fiindu-mi imposibil să fac rost la iuțeală de un fes din lână).

La șapte dimineața, ajutat de un vânt slab de sud-vest. .Dris"-ul face doua volte și scapă de digul de larg, luând un drum spre nord-est.

Priveliștea Constanței depărtându-se lent de noi, scăldată în

lumina puternică a soarelui, mi s-a părut a fi una din cele mai frumoase imagini pe care ochiul le poate prinde. Cazinoul, faleza, turnurile primăriei și geamiei, pluteau într-o ceață ușoară, alungată de vânt spre nord.

Marea era calmă. După șopotul cu care întâmpină prova iahtului, mi s-a părut că-l primea cu plăcere în universul ei și, curioasă, îi îmbrățișa splendida cocă, acceptându-i formele atât de apropiate de ale viețuitoarelor din adâncuri. Cu gesturi cam studiate, stăpânii bărcii își aprinseră pipele înfundate cu tutun englezesc și începură să-mi predea prima lecție de navigație cu vele.

Mărturisesc că n-am prea fost atent și n-am prins mare lucru din această lecție. Visam, plecasem de mult de lângă ei. Eram amețit de soare, de ruliul domol dat de valurile ce ridicau ritmic pupa, de vântul ușor ce umfla randa și focul.

Către prânz, vântul s-a rotit și s-a întărit, suflând dinspre vest. „Dris“-ul a început să alerge, Constanța s-a contopit cu linia țărmului, apoi însuși țărmul s-a ascuns sub orizont. Se făcuse răcoare, am tras un pulover pe mine și mi-am pus căciula. Am devorat tot ce adusesem ca hrană rece cu noi (pe atunci „Dris"-ul nu avea încă bucătăria pe suspensie cardanică, nici butelia de aragaz, nici motorul de 45 cai Diesel cu care a fost dotat ulterior, după voiajul din Mediterană) și au început determinările de poziții, calculându-se punctul estimat, apoi col determinat astronomic cu sextantul și tabelele de efemeride ale anului.
Pe un raft, agățat de unul din pereții despărțitor, din lemn de mahon, se afla biblioteca vasului. Erau acolo 20—30 de volume Cerbaull, Maupassant, Brown's Nautica! Almanac, Maritime Buoyage System, Minulescu, - după cum vedeți, cam amestecate.

Masa de navigație mă uluise, era prevăzută cu un sistem de rotire a hărților pe doi tamburi manevrabili din ambele părți ale mesei și care întindeau harta deasupra unei plăci de plexiglas, iluminată dedesubt.

Tabloul instrumentelor de bord includea cinci-șase cadrane, îmi amintesc de un clinometru (care pe la două, trei după-amiază arata o înclinare în babord destul de pronunțata), ceasul lochului mecanic și un barometru. Curios, pe tavanul cabinei, deasupra cuşetei skiperului, era fixat un compas cu geamul în jos, care, culmea, își rotea lent, dar rotea, roza vânturilor ! Mi s-a explicat la ce servea aceasta busola specială :

stând culcat, skiperul poate urmări drumul bărcii, aruncându-şi doar privirea asupra compasului din tavan.

Afară însă, vremea se cam burzuluise. Vântul se întețise bine, „Dris"-ul începuse să salte pe valuri de unu-doi metri. Vorba ora cum apare răul de mare?

— Mergi în prova, țin-te bine de strai și vezi cum te simți !

M-am dus cuminte în prova, m-am lăsat urcat, coborât, aplecat pe-o parte, pe alta, am rămas acolo la prima voltă făcută pe drumul de întoarcere și... nimic.

— Simți ceva așa pe la burtică ?

— Nu simt nimic pe la burtică !

Cu asta am înmormântat răul de mare.

Ne-am apropiat de mal în volte și, pe înserat, vedeam fin prova digul de larg și farul mare. Cei doi navigatori păreau preocupați și am înțeles că vom intra cu greutate în port, datorită pe de o parte vântului, care slăbise bine și sufla în rafale domoale, și pe de altă parte curentului, care ne purta spre sud.

Către seară, vântul căzu aproape complet. Am ratat intrarea în port și pe la 10 seara ne găseam travers de Agigea. cam la o mila în larg. Cu ajutorul unei brize slabe de mal, revenim spre miezul nopții în gura portului. Era răcoare bine, mi se făcuse foame, mi-era somn și aș fi vrut acasă. Și drept atunci, apare din noapte șalupa Căpităniei portului, să ne ia la remorcă. Mă vedeam în pat, dar n-am avut parte de așa ceva. Echipajul a refuzat, plin de mânie, să accepte remorcarea, șalupa ne-a dat ocol și s-a pierdut în întuneric, duduind resemnată. Vorbe de ocară alergau după ea, de parca încercase să ne abordeze piraterește.

Și uite așa am „petrecut" o noapte pe mare, dârdăind de frig și trăgând la volte cum se ridica o pală de vânt, să ne menținem departe de coasta întunecată, plină de pericole.

Orgoliul navigatorilor cu vele nu o e vorbă în vânt !

Am intrat în port de-abia a doua zi către prânz. Morala? Cu marea nu e de jucat. Ea nu ascultă de tine, e prea puternica pentru a primi porunca, e surda la rugăminți, e inimoasa și rea și nu-i poți fi pe plac decât descifrându-i tainele, suportându-i stoic mendrele și împotrivindu-te neîncetat, până la epuizare, atunci când, din joacă poate, sau din inconștiență, îți încearcă priceperea, dârzenia, forța și norocul.

*

„Dris"-ul și-a îndeplinit ulterior, menirea, străbătând mările spre sfârşitul verii anului 1939.

Un vânt subțire, rece, se strecura de-a lungul danelor portului Constanța în zorii zilei de 10 august 1939.

„Dris-ul își largă barbeta și se desprinse înfiorat de betonul umed al digului de larg. Plecat pe o ambardee lungă, lasă farul în pupă babord, mereu mai depărtat, vârf de lance înfipt în mijlocul unei tipsii de tablă albastră, încrețită mărunt de briza dimineții.

Vântul se înteți ușor, vira la NE și, luând un drum de 120°, nava se avântă spre largul Mării Negre.

„Dris"-ul plecă spre sud fără pompă, fără ceremonie, în indiferența aproape generală, pleca pentru a face ocolul lumii, având la bord un echipaj format din ofițerii de marină militară Drimba, Isbășescu și Țurcanu.

Cum sezonul era destul de întârziat, echipajul hotărâse plecarea, deși motorul Diesel în patru timpi, comandat în Germania, nu venise încă. S-a ajuns rapid la o înțelegere cu Serviciul Maritim Român în baza căreia motorul, odată sosit la Constanța, urma să fie îmbarcat imediat pe primul cargou cu destinația Pireu unde fie „Dris"-ul va aștepta nava SMR-ului, fie aceasta va descărca motorul — dacă va depăși „Dris"-ul pe drum — și-l va lăsa agentului român din Pireu, în așteptarea velierului. Socoteala de-acasă, după cum vom vedea, nu s-a potrivit însă cu cea din târg.

„Dris“-ul plecase deci la drum lung, în acea dimineață răcoroasă de sfârşit de vară. Marea Neagră, parcă uimită la vederea frumoasei nave care-i ura „bună dimineața", s-a menținut calmă, în așteptare, și-a strunit valurile cu bună știință și a lăsat briza alertă, constantă, să poarte nava românească spre Bosfor.

Traversarea a fost plăcută, echipajul și-a „intrat în mină" pe o vreme numai bună pentru navigație și, după o escală de o zi la Istanbul, „Dris"-ul a pătruns în apele limpezi ale Mării Marmara.

Vremea și-a schimbat aspectul și un calm plat s-a instaurat pe întreaga zona. Lipsită de motor, nava s-a strecurat cu greu pe lângă

coaste și, mai mult ajutată de curent, a străbătut în patru zile oglinda din Marmara și Dardanelele, ieșind în Marea Egee. Aici a luat-o în primire Meltemi.

În dimineața zilei de 18 august, "Dris"-ul a fost prins din travers de o puternică furtună venită din nord și echipajul a dat o luptă grea, în prima încleștare cu marea. Către prânz, cerul s-a întunecai, vizibilitatea s-a redus simțitor, furtuna creștea în intensitate ceas cu ceas.

Nava a pus capul pe sud-vest, fugind cu furtuna, sperând să intre în zone mai calme, spre litoralul grec. Veniți cu rândul la balustrada prova, membrii echipajului, obișnuiți cu vremea rea de la înălțimea comenzii navelor militare,priveau cu un pic de îngrijorare suprafața răvășită a abisului acvatic, turburat de impresionanta măreție a spectacolului în dezlănțuirea sa.

Isbășescu, ţinând echea cu ambele mâini, urla cu fața întoarsă spre nord : „Hai, furtună ! Nu ești încă atât de frumoasă pe cât te-a zugrăvit Homer ! Arată-ți adevărata putere!" Furtuna însă nu l-a luat în seamă și, către seară, s-a scurs prin pupa „Dris“-ului, ducându-se să bântuie apele insulei Kios. Velierul nostru alerga cu cinci noduri pe drumul spre Pireu, aripile vântului Meltemi purtându-l până în dimineața zilei de 19 august la nord de insula Skiros. Marea se montase puternic, dar se ivise soarele, barometrul urca încet, vântul se menținea constant și, către prânz, vasul lăsase în pupa tribord promontoriile stâncoase ale insulei Skiros.

A doua zi de dimineață apăru în prova Androsul. „Dris"-ul a virat spre sud-vest, alegând ruta printre Evia și Andros, apoi drum nord-vest spre Pireu.

Marele port grecesc a primit pe navigatorii români în ziua de 22 august. Agentul SMR-ului i-a întâmpinat cu prietenie, dar nu le-a dat nici o veste despre motor. Nu se aștepta nici un cargou în următoarele două, trei zile. Rugat să ia legătura cu Constanța și să afle dacă a fost expediat spre Pireu, omul s-a conformat cu bunăvoință și știrea adusă spre seară la bordul „Dris“-ului a provocat consternare : motorul sosise și fusese expediat, din eroare, spre... Alexandria !

În această situație, echipajul a decis plecarea cu vele spre Malta, unde urmau să găsească sau să aștepte sosirea buclucașului motor, care se dovedise decis să parcurgă jumătate din Mediterană ca simplu

pasager. S-au făcut aranjamentele necesare ca escala următoare a motorului să fie la La Valleta și la 25 august, după o binemeritată odihnă, „Dris”-ul plecă spre sud, pe o vreme minunată, caldă, bucurându-se de un vânt favorabil de nord-est.

La 27 august vasul naviga printre Kithira — Antikithira și spre seară a pus capul pe insula Malta. Acest drum lung de peste 430 mile l-a parcurs fără greutăți, pe o Mediterană primitoare, până la 4 septembrie când a acostat în La Valletta, unde echipajul a aflat că singurul eveniment care putea pune capăt visului de efectuare a unui voiaj în jurul Pământului cu o navă cu vele — lăsând la o parte pericolele navigației pe mări și oceane — se întâmplase : izbucnise războiul în Europa !

Agentul nostru din Malta aduse echipajului o veste bună — motorul urma să fie ambarcat la Alexandria spre Malta pe bordul unui vas ce urma să atingă ulterior Marsilia — și una mai puțin bună și anume că Amiralitatea română ordonase celor trei ofițeri să se reîntoarcă imediat în patrie, având în vedere situația internațională tulbure.

Cu asta, totul se termină!

În următoarele patru zile „Dris"-ul a fost reaprovizionat, i s-au făcut mici lucrări de verificare și întreținere a greementului — puternic solicitat în Marea Egee — și l-a 8 septembrie 1939 vasul a plecat spre țară. Tot cu vele. Motorul nu sosise încă, montarea și testarea lui ar fi implicat scoaterea pe cheu a vasului și irosirea a două, trei săptămâni, lucru ce ar fi contra venit ordinului primit din tară.

„Dris"-ul a efectuat în aceste condiții o traversare uluitoare : Malta — Istanbul fără escală, luptând din toate forțele cu o vreme închisă, cu vânturi neprielnice, cu marea montată sau calm-înșelătoare. Culmea, undeva pe la 180 de mile vest de Creta, nava a încrucișat cargo-ul românesc aflat pe ruta Alexandria — La Valletta, ce-i aducea mult așteptatul motor. Întâlnirea în largul mării, pe furtună, nu a permis transbordarea mașinii care s-a plimbat până la Marsilia și a revenit la Constanța la o săptămână după revenirea „Dris"-ului în țară.

Astfel, prima încercare românească de a face ocolul lumii cu un velier a fost ratată.

## *II. PRIMELE BĂRCI*

În vara următoare mi-am făcut rost de o barcă. O barcă de patru metri, cu rame, un fel de „universal" de astăzi. Mi-a vândut-o nea Pandele, îngrijitorul la clădirea Salvamarului de la Mamaia. Condițiile puse de nea Pandele la vânzare mi s-au părut cam ciudată. Să nu-i pun nume, că cel mai frumos și mai original era cel deja scris pe bordaj în prova și pe oglinda de la pupa : „26". Să nu mut barca de la lac și din ochii lui, că numai așa poate avea el grijă de ea și altele de felul ăsta.

Arzând de dorința de a mă face... căpitan, am acceptat condițiile lui nea Pandele (de altfel, nici nu aveam unde duce iarna bărcuța cu rame, numele mă lăsa indiferent și faptul că avea cineva permanent grijă de ea nu putea decât să-mi convină).

Ajutat de doi prieteni, ne-am apucat s-o amenajăm în... velier. Mai întâi, am închis-o până la a treia coastă din prova și a doua din pupa, aşezând deasupra câte o punte din scândură de brad, lucrând filele cu mâna noastră în atelierul lui nea Pandele.

Am întărit cu o varangă de stejar o coastă pe la 1/3 din lungimea bărcii spre prova, am dat o gaură în bancheta de pe care trăgeam la rame, am ajustat-o să se potrivească deasupra varăngii și i-am fixat un catarg, care catarg, să fiu sincer, venise direct de la țară, din grădina unuia din cei doi prieteni. Era de fapt o prăjină de lemn de brad, lungă de peste patru metri, cu un crăcan la capătul subțire. Menirea ei inițială era de a culege merele sau perele de pe crengile de sus ale pomilor. Am mai îndreptat-o la briceag, am tras-o la glaspapir până s-a albit, am vopsit-o în albastru să nu semene prea rău a prăjină și gata catargul.

Cu sarturile și straiurile am rezolvat repede, nea Pandele, casă de încredere, furnizându-ne un colac de parâmă subțire — contra cost — tare ca oțelul, după cum suna reclama. Cu pânza a fost mai greu, de fapt grea a fost explicația dată mamei că i-am pierdut un cearșaf dublu de pat, nou nouț aproape, pe când duceam miște rufe la spălat.

În două săptămâni, „26" era armat, dichisii nevoie mare, dotat și cu ancoră de 8 kg (nea Pandele) gata de traversadă spre insulă, pe Siutghiol.

Cu vânt din pupa sau dinapoi a traversului, minunatul „26" naviga fără cusur. La alte aliuri, era jale! Avea o derivă de vânt strașnică și din cauza asta, am dormit în vara aceea de câteva ori în stuf, pe malul

celălalt al lacului, pe la Palazu și aiurea. Nea Pandele nu voia să audă de derivor mobil. Cu mare greutate a acceptat să ne aplice o chilă falsă, cam de un lat de palmă, care se prelungea de sub etrava până la oglinda de la pupa. Așa „26" mai venea ceva în vânt și ne aducea de regulă înapoi la pontonul lui nea Pandele, chiar dacă mai ajutam cu ramele, din care realizam un fel de derivor lateral.

Minunată a fost vara aceea în care aproape că mă mutasem pe lac și drag mi-a fost „26“ de care m-am despărțit cu greu, cu regrete, cu lacrimi și mușcături de degete, dar... forţat. Ca să vedeți lucrătură ! Nea Pandele muri prin mai anul următor. În prima duminică după deces, i-am dus o floare la mormânt și apoi fuga la lac, la „26", să-l dăm la apă. Spre surprinderea noastră, bărcuță nu mai avea cele două punți și nici chila falsa. La hangar ne întâmpină un alt îngrijitor care, de cum puserăm mâna pe „26", ne luă la goană. Barca era în inventar ! Bietul nea Pandele îmi vânduse ceva ce nu-i aparținea. Am înțeles atunci de ce se încăpățînase în chestiunea derivorului : găuream dracului barca statului și rămâneau urme. Așa, odată cu venirea toamnei, nea Pandele dăduse jos punțile și chila falsă și „26“ semăna iar cu „25“ și „27" !

Înlocuitorul lui nea Pandele a ars cu lacrimi când i-am explicat cum stăteau lucrurile, s-a bătut cu palmele pe genunchi, m-a compătimit când a văzut ce față lungă făceam și a căzut pe gânduri. S-a codit, s-a învârtit, a găsit, dosite într-un colț de hangar micile punți, scândura de chilă cu holzșuruburile în ea, prăjina de catarg și sora ei mai mică de ghiu și, minune :

— Șefule, de vânzare le-ai ras matale, că nu merge. Da ți-o dau și vara asta, că oameni suntem. Să-i facem un derivor ca lumea. Faci o cinste?

Făcui și trecură ani. Virusul s-a retras temporar, copleșit de examene, de microbii matematicii, ai electrotehnicii, de boala diplomei și a șantierelor, de credeai că l-a răpus penicilina care apăruse între timp.

Dar n-a fost așa. S-a sumețit din nou când am zărit în vitrina magazinului FIAT de pe Calea Griviței o bărcuță (chiar bărcuță) din tablă de aluminiu, realizată din trei tronsoane, asamblate prin șuruburi cu piuliță fluture, etanșate cu două garnituri speciale din cauciuc poros. În tronsonul pupa intra tronsonul de prova și ambele încăpeau perfect la

tronsonul median. De fabricație sovietică, bărcuța demontată încăpea în portbagaj și te ducea la pescuit exact acolo unde bătea peștele sau credeai tu că bate.

Mica ambarcațiune se dovedea ușor de asamblat și manevrat, dar avea un defect capital : extrem de instabilă, se ducea la fund cât ai zice pește dacă o mișcare bruscă făcută de pasager o aducea cu bordul sub oglinda apei și încasa două-trei găleți. Odată, pe lacul Snagov, mă înfund după pește în marginea stufului de lângă mănăstire, uit să gândesc
trecerea vaporașului și primesc valul în travers, destul ca să mă trezesc în apă până la gât. Mi-a trebuit o jumătate de zi să găsesc și să scot din nămolul de fund ciudata ambarcațiune și de atunci aveam în permanență „la bord" o cameră de automobil umflată, legată de ochetul din prova cu o saulă de cinci, șase metri.

Pentru identificare în febra pregătirilor dinaintea plecării în excursii spre lacuri și bălți, „nava" primise un nume: „Pac-Pac". Cam așa suna tabla de aluminiu când se încălzea la soare și când se răcea brusc, lăsată la apă.

Desigur, virusul lucrând, i-a venit rândul și lui „Pac-Pac" să se transforme în velier. Cum barca era demontabilă, totul trebuia să fie demontabil și așa a apărut un catarg și un ghiu formate din câte două bucăți de țeava din PVC dur, asamblate prin mufe, o cârmă minusculă și două derivoare laterale ce culisau pe ghidaje din tablă galvanizată, montate în bordajul tronsonului median. Pentru mărirea flotabilității, „Pac-Pac" s-a alungit cu încă două tronsoane de câte 80 cm lungime, ajungând la dimensiunea acceptabilă de 3,80 m din prova până la axul cârmei.

Astfel dichisită scula nu mai intra în portbagajul mașinii, dar se putea transporta ușor pe portbagajul exterior.

„Pac-Pac" a traversat — așa din bucăți cum era ea — toate lacurile mari ale țării : Siutghiol, Snagovul, Vidraru, cel de la Cinciș-Hunedoara etc. Bicazul l-a parcurs în 15 ore, din dreptul satului Ceahlău, până la baraj. Sosit la destinație, a început tevatura demontării și încărcării pe mașina care mă aștepta. Rezemați de balustrada bacului-dormitor, ancorat sub motelul Cristina, doi cetățeni comentau isprava cu voce suficient de tare și în final, unul din ei puse punct:

— Ce să-i faci, avem o nouă speță umană : homo turisticus !

La întoarcerea spre București, sunt oprit de un ofițer de miliție pentru un control de rutină.

Grijuliu, omul încercă legăturile bucăților de barcă de pe portbagaj și-mi recomandă :

— Din când în când verificați pe drum legăturile. Nu de alta, dar e păcat să vă rămână câinele fără cotețul ăsta elegant !

Observația sinceră a milițianului a avut greutate și așa s-a făcut că „Pac-Pac“ a ajuns curînd pe mâna unui pescar mai pătimaș decât mine. Dar ideea unei ambarcațiuni demontabile, capabilă a îndeplini mai multe funcțiuni și a putea fi relativ ușor manevrată și transportată a rămas, furnizând energie virusului cu pricina care a apărut iar pe covertă, cu următoarea idee, total neconvențională : oare nu s-ar putea construi o ambarcațiune din chesoane demontabile, cel din mijloc — cuprinzând cabina — să meargă, cu indulgență, ca rulotă ? O mică remorcă auto, cu cabina în spinare... dispar problemele de cazare... vrei la lac, iei și chesonul prova și pe cel de pupa... nu te plouă, nu te ninge... merge ? Păi, să desenăm.

Mi-a luat șase luni întocmirea planurilor pentru „Panda”. Să ne uităm puțin pe schițe. Barca trebuia împărțită în trei bloc-secții : cel din pupa lung de 130 cm, cel din prova de 110 cm și cel median de 280 cm, dând o lungime totală de 5.20 m. Deci coca ambarcațiunii urma să se obțină prin atașarea celor trei corpuri independente, etanșe, legate unul de altul pentru a forma un corp comun cu câte patru buloane Ø 10 mm și rondele de cauciuc de 2—3 cm grosime, trecute pe buloane între planurile de separație dintre corpuri, în secțiunile A și B. Rondelele de cauciuc aveau menirea de a opri pătrunderea apei prin găurile de Ø 11 mm practicate în plăcile de separație, orificii așezate astfel : două la baza plăcilor și câte unul la partea superioară a montanților din babord și tribord ale ramelor de stejar de 40 X 40 mm ce trebuiau să întărească plăcile de separație pe contur. Evident, găurile practicate se cereau a fi coaxiale.

Prin scoaterea buloanelor de rigidizare, se puteau îndepărta bloc-secțiile pupa și prova, corpul median, așezat pe remorcă, urmând a fi utilizat ca rulotă pentru două persoane.

Am considerat coastele $C_1$ $C_2$, $C_3$, $C_4$, împreună cu ramele de stejar de pe conturul plăcilor de separație, ca fiind suficiente pentru a determina curbura bordajului corpului median și a da o soliditate

suficienta întregului ansamblu.

Puntea și bordajul m-am gândit să le realizez din scândură de brad de 10 mm grosime și 50—60 mm lățime, știind că acest material este mai ușor de procurat din comerț și de asemenea, mai ușor de lucrat. Urma să găsesc sau să fac un catarg de 6 m și un ghiu de 2,70 m, să fac rost de tego marin pentru cutia derivorului, de material izolator termic pentru pereții cabinei, de opt rame circulare pentru hublouri și de alte 1001 de articole fără de care barca nu e barcă !

Planurile și gândirea de ansamblu o dată încheiate, am hotărât să mă apuc de lucru. Vorba era unde? Și cum stăm cu sculele? Dar cu... paralele? (Ultima întrebare a primit un răspuns formal, lipsit de o bază de calcul serioasă !)

Pentru rezolvarea parțială a primei probleme am ochit subsolul blocului. Existau aici două încăperi suficient de mari pentru a permite lucrul la întreaga barcă, dar accesul se făcea printr-o ușă metalică lată de numai 90 cm, prin care se putea scoate tomberonul de gunoi — că în subsol se termina tubul de gunoi al întregii scări a blocului — dar nu putea fi scos corpul median decât dacă dărâmam peretele exterior al subsolului și asta, de, nu prea mergea. Corpurile prova și pupa puteau fi scoase pe ușa cu bucluc ; pentru corpul median cu cabina, urma să găsesc alt „atelier".

M-am ținut de capul comitetului de bloc mai bine de două luni, timp în care am reparat voluntar toate cele patru pompe Allweiler din subsol, am montat întrerupătoare de scară, am dres toate clanțele ușilor din părțile comune ale blocului, n-am mai lipsit de la nici o ședință de bloc și în final m-am prezentat cu cererea de a mi se permite să lucrez ceva, pe timpul iernii care se apropia, în subsolul tehnic al blocului.

Cererea mi-a fost aprobată, cu condiția de a face curățenie lună în subsol și de a stârpi șobolanii care circulau pe acolo de capul lor. Condițiile fiind acceptate pe loc, am primit cheia de la ușa de acces și mi s-a urat succes.

N-a fost rău în subsol. Mai întâi, era cald de la conductele de apă caldă ce-l traversau de la un cap la altul. Apoi, era liniște, cu excepția bubuiturilor neașteptate provocate de căderea câte unei sticle de la etajul X prin tubul de gunoi drept pe betonul încăperii din fund. Cu timpul, m-am obișnuit. Apoi, eram singur, nu mă bătea nimeni la cap. Pe deasupra găsisem în subsol un banc de lucru foarte solid, lăsat acolo de

cine mai știe cine. Aveam lumina și forță pentru scule. Stând la etajul I, chiar deasupra subsolului cu pricina, am separat circuitele electrice ale încăperii în care lucram și le-am legat după contorul meu, să nu încarc cheltuielile generale ale blocului.

Am făcut curat două zile — muncă, pe ruptelea — și am garnisit toate colțurile și intrândurile cu sandvișuri cu otravă pentru guzgani. Problema a doua, a sculelor, ședea cam așa :

1 — aveam o rindea metalică, englezească, prevăzută cu șurub de reglaj micrometric al cuțitului, unealta era minunată, dulgherul, era cam slab la meserie;

2 — dispuneam de două bormașini electrice, una sovietică, solidă, pentru burghie cu Ø până la 12 mm și una englezească, pentru burghie cu Ø maxim 8 mm, dotată cu selector pentru două viteze ,-

3 — mai aveam un ferăstrău electric de mină, capabil să taie scânduri cu grosimea până la 30 mm ;

4 — o mașină electrică de tăiat tablă până la 2 mm, de asemenea, de mină.

Am împrumutat de la cineva o menghină, am luat din comerț două ciocane, un ferăstrău normal, unul chinezesc de mină, un set de șurubelnițe și unul de chei și am cărat tot calabalâcul în subsol.

Pe vremea aceea eram stăpânul unui Trăbănțel neascultător, luat de ocazie, inamic declarat al liniștii publice, neînvățat cu greul. Totuși, cu el am făcut aprovizionarea cu materiale, dovedindu-se mai voinic decât îl arăta cartea lui tehnică.

Am colindat împreună toate depozitele de materiale de construcții din București, precum și majoritatea atelierelor de binale. Odată, pe Grivița, găsesc scândură de brad geluită, uscată, și doi dulapi de stejar cu secțiunea 60x200 mm, lungime de 4m, buni pentru chila, corpului median și pentru coaste. Urc pe portbagajul Trăbănțelului douăzeci de scânduri de brad lungi de 3 m și dulapii de stejar. „Amarez" totul bine și mă sui la volan, gândindu-mă că dacă cedează placajul Trabantului mă trezesc cu lemnele pe ceafă. Plecăm ușurel, cu ochii la gropi. Apoi ocolesc pe la Leul, pe Viilor și Olteniței și mă strecor în Berceni pe înserat. Trăbănțelul torcea complice, trăgea din greu și, se

vede că mirat de starea de degradare în care ajunsese, a uitat să-mi facă figura cu bujiile ancrasate și să mă lase cu marfa în drum. S-a dovedit mașină de nădejde și i-am iertat multe din necazurile ce-mi pricinuise până atunci. Asta nu l-a scăpat însă de vânzare !

Materialul lemnos a fost depozitat în subsol, ales pe calități (lipsa nodurilor) și lăsat o lună de zilei la uscat. După care, rindeaua și ferăstrăul au intrat în funcție.

Marea lucrare a început de la... coadă, atacând confecționarea bloc-secției pupa. Cu ferăstrăul electric s-a tăiat cu ușurință placajul marin pentru peretele despărțitor în secțiunea A și pentru oglinda pupa. Dintr-un dulap de stejar am decupat o bucată de 1,90 m, din care am scos stinghii de 30x30 mm, cu una din fețe luată la rindea pentru a permite bordajului să calce sub unghiul cerut de îngustarea spre pupa a corpului aflat în lucru, stinghii din care s-a alcătuit o ramă de rigidizare pe conturul peretelui despărțitor respectiv. La prindere s-au folosit holzșuruburi de alamă, date dinspre exterior, adică întâi prin placaj și apoi prin stinghia de stejar. Ambele materiale lemnoase fiind destul de dure, am dat întâi găuri nestrăpunse în rama de stejar, cu burghiu de un diametru inferior holzșurubului, am lărgit buza orificiului în placaj așa ca floarea holzșurubului să nu rămână afară și... dă-i la șurubelniță.

De mare folos mi-au fost niște menghine mici, similare piciorului de fixare de la mașina de tocat carne, pe care le găsisem la Cluj, într-un magazin de articole de uz casnic. Cu ele fixam de bancul de lucru piesa de lemn ce se cerea prelucrată sau aduceam strâns la poziție rama de stejar pe placajul peretelui despărțitor. Oriunde era nevoie de ținut strâns două-trei piese, de fixat provizoriu un element de altul pentru măsurători și însemnarea locului de tăiat sau găurit, micile unelte s-au dovedit de neînlocuit.

După terminarea peretelui despărțitor și a oglinzii pupa, am început bordajul corpului pupa. Mărturisesc că întâi am tras bordajul și apoi am fixat, prin interior, coasta. Bloc-secția pupa neavând chilă, n-am avut în ce încastra coasta cu pricina. Am realizat-o la început după plan, dar fie că scândura de bordaj era mai subțire sau mai groasă, fie că rama coastei n-a respectat riguros unghiurile de deschidere pentru montanți, cert este că bordajul nu se „lipea" de coastă și am renunțat să ghidez filele bordajului după ea — mai ales că nu aveam curbură între peretele despărțitor A și oglinda pupa. Așa că am montat coasta ulterior,

aplicată peste bordaj, cu rol de rigidizare a filelor bordajului.

Acolo unde filele acestea nu s-au păsuit foarte bine, am înfipt între ele câte o pană subțire din așchii de brad, lipite cu rășină sintetică (nestrapol).

Am montat banchetele — punți în jurul bloc-secției și gata cam o cincime din barcă. Nu arăta prea grozav, dar eram mândru de cutia realizată. Am cam intrat la idei văzând cât era de grea, lucru ce m-a făcut să redimensionez scheletul de rezistentă al remorcii, trecând la țeava galvanizată mai subțire pentru ramă și proțap.

Venise iarna. La mine în subsol ora cald și bine. Guzganii părăsiseră câmpul de luptă, după ce lăsaseră pe teren o duzină de rozători ghinioniști și lacomi. Căderea sticlelor prin tubul de gunoi se rărise după Anul Nou și în ianuarie a acelui an am terminal și corpul prova, construit în același fel cu cel din pupa.

Prinzând o zi cu zăpadă mai bătătorită am apelat din nou la Trabant și am adus la atelier un nou transport de scândură de brad și de stejar. Bradul era umed și l-am lăsat la uscat. Stejarul însă era uscat bun, fusese ținut într-un pod pe Șoseaua Olteniței și l-am băgat în lucru, confecţionând coastele pentru corpul median.

Așa cum v-am spus, acesta nu se putea realiza în subsol, neputând fi scos afară pe ușa prea îngustă. Am început să colind străzile vecine, căutând o curte cu o magazie ceva mai mărișoară. Cum cine caută găsește, am dat pe strada Nițu Vasile de ceea ce îmi trebuia. Domnul Cletea, proprietarul, lăcătuș de meserie, pensionar acum, m-a pus să-i repet povestea de două ori, s-a uitai atent pe planurile bărcii, s-a mai uitat la zăpada de afara, a măsurat magazia în lung și în lat, și-a făcut socoteala unde ar putea muta cioboroaiele pe care, ca tot omul, le îngrămădise acolo și până la urmă a acceptat să mă găzduiască în respectiva magazie începând cu 1 februarie. La sfârşitul tratativelor de principiu m-a poftit în casă, mi-a dat cheile de la poartă și magazie să-mi fac dubluri și m-a servit cu o formidabilă țuică de Stoienești-Argeș cum nu mai băusem de douăzeci de ani.

Când am ajuns - cu bine - la chirie, domnul Cletea s-a supărat foc la auzul acestui cuvânt nedemn, ameninţându-mă că oprește țuica dacă mai aduc vorba despre așa ceva și-mi ia cheile din buzunar.

— Nepoate (m-a flatat el), dacă-mi dai la toamnă o poză cu barca

pe apă, însemnează că m-ai plătit destul !

Oameni de bine, cum le șade romanilor să fie. Ce mai tura-vura, în februarie am continuat lucrul în magazia domnului Cletea care mutase cioboroaiele, nivelase pământul ce ținea loc de pardoseală și încropise o sobiță de tablă căptușită cu cărămizi de șamotă în care am ars până în martie tot talașul, așchiile și capetele rămase fără utilizare.

Din scândurile mai pline de noduri am făcut o podină de 3x3 mp pe care am fixat dulapul de stejar ce urma să devină chila corpului median, prilej pentru domnul Cletea să aducă din casă tranzistorul și o jumătate din țuica fără seamăn. Până în iunie cred că am dat pe gât cu prietenul meu cel puțin două deca din licoarea cu pricina, domnul Cletea fiind foarte atent și neînţelegând să nu sărbătorească fie terminarea, fie începerea fiecărui nou element din construcția corpului median.

Coastele, tot din stejar, s-au tăiat cu mare grijă, respectând dimensiunile din plan și utilizând foarte mult și... ochiul. Încastrate în scobituri pe măsură, date cu dalta de lemn în chilă, coastele au fost prinse suplimentar și de câte un lonjeron montat în interior, stingă și dreapta fată de chilă.

Holzșuruburile de alamă s-au terminat, n-am mai putut procura altele și, grăbit de timp, am utilizat ce am găsit în comerț (holzșuruburi din oțel), unse cu vaselină înainte de înșurubare în găuri.

Cu cei doi pereți despărțitori, montați și ținuți la poziție cu două lonjeroane provizorii și cu coastele înfipte în chilă, corpul median arăta ceva de speriat sau cel puțin așa mi se părea mie.

Trecând la bordaj (multă muzică și scădere mare de nivel în butoiașul domnului Cletea, scădere compensată la finele lui martie prin vizita fratelui său din Stoienești care fusese informat asupra noilor activități ce se desfășurau în curtea din Nițu Vasile și drept urmare argeşeanul năvălise peste noi la volanul unui ARO încărcat cu un rest de porc, patru damigene și o roată enormă de caș afumat) trecând la bordaj zic, am fixat două file dintr-o bucată pe babord și două pe tribord, după care am răsturnat întreaga construcție cu burta-n jos, atacând partea de fund a cocii, de-o parte și de alta a chilei.

Aici lucrurile s-au complicat puțin și rindeaua a fost mult solicitata. Corpul median având o curbura pronunțată în borduri și adâncimea lui variind de-a lungul chilei care în secțiunea noastră trebuia să rămână cu mai mult de jumătate din înălțimea ei în interior, pentru a permite

atașarea cutiei derivorului, filele fundului se cereau ajustate mult la rindea, pe lungimi apreciabile între capete, ca să se obțină o bună păsuire. Glaspapirul și șmirghelul fin au început să se consume în cantități însemnate. Cu menghinele mici de care am pomenit, reușeam să arcuiesc scândura de brad până o lipeam de coaste, mai rădeam câte o așchie de o jumătate de milimetru cu o lamă de oțel ascuțită brici de marele Cletea și cu răbdare și tutun am scos partea de fund a cocii de nu vedeai soarele printre file.

Cu experiența căpătată astfel, bordajul a ieșit mulțumitor, am mai atașat de-a lungul lui, în interior, câte doi curenți de brad în fiecare bord și am răsturnat iar cutia în poziția ei normală, ajutat de Cletea, fratele din Stoienești și una din damigenele nou sosite.

Trabantul a mai ieșit o dată la lucru, cărând două sute de șipci de brad, tăiate subțiri, în secțiune de 5x30 mm și lungime de 2m, un balot de carton asfaltat, un sac de vată minerală și un sul de plasă din plastic contra ţînţarilor, totul pe portbagajul de deasupra, deoarece cel din „pupa" și — hai să-i spunem așa — habitaclul erau ocupate cu cutii de vopsea, diluant și rășină sintetică. Actul acesta de voinicie a dus în final la despărțirea mea de Trăbănțel. Urcându-se pe trotuar în sforăituri crâncene spre poarta curții domnului Cletea, mașinuța a oprit pentru câteva clipe circulația pietonilor, pietoni între care s-a nimerit să fie chiar viitorul lui stăpân, care, având în fața ochilor dovada concretă a posibilităților uluitoare ale unui astfel de automobil, stimulat și de afirmația cam hazardată a domnului Cletea că noi intenționăm să ducem corpul median la Constanța tot pe acoperișul Trăbănțelului, și-a deschis buzunarul și s-a ales cu (numitul utilaj de transport.

Din scândura subțire adusă în această ultimă cursă făcută cu Trabantul am construit pereții și acoperișul cabinei, rezemați pe două coaste și trei curenți de brad ce formau osatura superioară.

Am executat întâi pereții laterali și cei frontali din șipci tăiate la măsură și înclinate la 45°. A urmat capacul, ușor boltit și înclinat spre prova, din aceleași șipci. Deasupra am așternut un fel de salteluță din vată minerală, uniform răspândită și cam de un deget grosime, prinsă între două straturi de plasă din plastic împotriva ţînţarilor, cusute între ele de jur împrejur și de câteva ori transversal cu ață cizmărească. Alte două salteluțe similare, dar mai înguste, au căptușit pereții laterali ai cabinei, ușor curbați după linia bordajului. Salteluțele s-au fixat cu 20-30

de șaibe late tăiate din tablă moale, subțire, din cutii de Nescafe și holzșuruburi fine de 5 mm lungime.

Peste salteluțe am așternut două straturi de carton asfaltat, apoi am acoperit toată „compoziția" cu aceleași șipci subțiri și înguste, așezate cu o înclinație tot de 45°, dar în cruce față de cele din primul strat.

A fost mult de lucru și sporul nu era prea evident, dar am obținut în final o cabină prin care n-a plouat niciodată și care nu se încălzea nici sub soarele de iulie.

Sfârşitul lui aprilie era aproape și ședințele de lucru magazie s-au îndesit. Mărturisesc cu mâna pe inimă că în momentul intrării în magazie, prinzând aroma răşinii de brad în nări și silueta ce aducea din ce în ce mai mult a barcă în ochi, oboseala după orele de serviciu mă părăsea ca un guturai speriat de lupta cu picăturile de pus în nas și pe nesimțite uitam de micile, sau marile necazuri profesionale, ba chiar și de — mai rarele — succese de aceeași categorie, timpul începea să se scurgă grăbit și o liniște sufletească noua, copleșitoare, mă cuprindea cu lotul, imediat ce începeam lucrul.

O unghie crăpată... o vânătaie ici și colo... câte o tăietura sângerândă uneori, fleacuri ! Fericiți cei ce pot avea satisfacția lucrului făcut cu mâna lor !

Căpătând antrenament (dovadă bătăturile din palme și unghiile ce ar fi produs infarct unei manichiuriste), munca în mica magazie era din ce în ce mai plăcută și treaba avansa cu spor.

Puntirea corpului median mi-a luat o sâmbătă liberă și o duminică; confecționarea celor două ușițe de acces în cabină, cu sprijinul domnului Cletea, a însemnat alte două ședințe ; popul de sub viitorul catarg, între chilă și punte, a fost terminat într-o după amiază, după ce-i determinasem poziția în urma efectuării a zeci de măsurători pe fotografii din reviste, precedate de selecționarea pozelor sau planurilor ce înfățișau veliere mici, până în 6 m lungime sau 20 picioare englezești.

Venise luna mai și mai erau o mulțime de lucruri de făcut. Domnul Cletea ține însă aproape. Știa că mă frământă problema confecționării accesoriilor de punte și greement, problemă ce nu o vedeam rezolvată prea ușor. Aveam desene pregătite pentru întinzătoare, tacheți, scripeți și ocheţi, dar nu găsisem... furnizor.

Într-o după amiază, pe la mijlocul lui mai, domnul Cletea mă invită să facem o vizită lui nea Fane, un fost coleg de-al său, pensionar și el, care mai lucra încă într-un atelier particular pe Șoseaua Olteniței.

Trecusem deseori prin fața atelierului cu pricina, dar nu-i acordasem nici un credit. Eram convins că accesoriile nu se vor putea confecționa decât într-o uzină, fabrică sau atelier de confecții metalice bine dotat, cu sprijinul și înțelegerea conducerii respectivei uzine, fabrici sau atelier.

— Fugi, domnule, cu ideile astea, mă contrazicea Cletea. Ne scoate Fane la liman într-o săptămână. Dumneata vezi de cromaj, e treabă delicată și scumpă foc!

Nea Fane stătea tolănii pe o bancă prăpădită sub fereastra unică a atelierului. Era un bătrânel grăsuț, mic de statură, cu niște perciuni lungi, albi ca neaua, care-i încadrau fața rotundă până spre bărbie. Ochii negri, vii, lucioși ca niște nasturi de costum de seară, pipăiră fără grabă răchita ce învelea damigenuța de 3 litri din mâna stingă a lui Cletea, se ridicară spre ochii noștri și cei doi perciuni se depărtară puțin unul de altul, împinși de zâmbetul larg de revedere.

— Ce mai faci, moșule ? Te ții cu albeață de sub munte ? începu nea Fane discuția.

Prietenii se îmbrățișară, se ghiontiră pe unde știau că nu doare, damigenuța trecu firesc în dreapta lui nea Fane și iată-ne poftiți în atelier.

N-aș fi crezut că mai există așa ceva în București. Atelierul lui nea Fane părea desprins dintr-o fotografie de început de secol. Strungul enorm, care ocupa jumătate din încăpere, era mânat prin curele din piele care se încolăceau, se înconjurau una pe alta, se frecau pe ici pe colo de rafturile de pe pereți și în final îmbrățișau o volantă zdravănă, dusă de un motor electric de o vârstă respectabilă așezat... direct pe podea. Comenzile strungului plecau de la doua pârghii lungi de câte un metru, comenzi prin care se schimbau vitezele de rotație. Oprirea ? Nimic mai simplu. Nea Fane dădea cu cotul într-una din curele care trecea pe o volantă liberă!

Nu exista în atelier vreo sculă mai nouă de jumătate de secol. N-aveai loc să te miști de fiare, table, capete de bară din oțeluri de toate mărcile, cutii cu șuruburi și piulițe, pietre de polizor roase pe toate fețele, dispozitive a căror utilizare rămânea un mister pentru neavizați și câte și mai câte.

Pe loc mi-am format convingerea că ziua era pierdută, dacă nu puneam la socoteală țuica lui Cletea. Judecată pripită.

În zece zile nea Pane mi-a fabricat absolut toate accesoriile pomenite, după desene de mină sau după modele, pe unele le-a îmbunătățit substanțial, pe altele le-a modificat (în bine) și tot ce pot să vă spun este că meșterul s-a dovedit a fi la înălțime. Termenul de livrare a fost respectat, prețul a fost piperat, dar treaba s-a făcut mai presus de așteptări.

La început de iunie făcusem rost de un catarg și ghiu de Star pe care le-am scurtat să convină dimensiunilor lui „Panda", un prieten din Constanța mi-a trimis o randă din dacron pe care o găsise întâmplător de vânzare și pe care n-a trebuit s-o modific deloc, o vecină din bloc mi-a cusut un foc albastru dintr-un doc mai rezistent, pe care l-am impermeabilizat muindu-l în 10 litri de neofalină în care dizolvasem 350 grame de parafină.

„Panda" era gata.

Am înregistrat remorca la miliție (mare tevatură), de unde am primit a treia plăcuță cu numărul de circulație al Daciei 1300 care între timp luase locul Trabantului și la sfârşitul lui iunie eram gata.

Ca să scot corpul median al bărcii din magazia lui nea Cletea a trebuit să-i demolez numitei magazii un perete. L-am refăcut din scândură nouă, i-am, tras pe acoperiș două straturi de carton asfaltat rămas din balotul adus cu Trabantul și ajutat de câţiva colegi, Într-o după amiază, am urcat corpul median pe remorcă. Corpul prova și cel din pupa s-au „lipit" pe rând, găurile pentru buloane, infirmând prejudecățile asistenței, potrivindu-se la precizie. Mai rămânea să vedem câtă apă va intra în barca pe lângă buloanele de rigidizare !

Am plecat spre Constanța la 2 iulie, la 4 dimineața. Habar n-aveam cum va trage Dacia 1300 remorca și cum se va comporta pe drum tot ansamblul. Important era — în primul rând — să ies din București, motiv pentru care am pornit la drum cu noaptea-n cap, să evit circulația zilei.

Încercasem în ajun lămpile de semnalizare montate la spatele remorcii, totul era în regulă, umflasem la limita prescrisă cauciucurile și făcusem rost de încă o roată de rezervă.

Ies din curtea lui Cletea ca melcul, ajutat de acest adevărat prieten și om de bine care-mi strecoară în cockpit o sticlă din faimoasa

țuică.

— Prinde bine pe lac, e curent mare acolo. Drum bun!

Cobor pe Văcărești cu 10 la oră, cu ochii în oglinda retrovizoare. Nu pot sau nu îndrăznesc să ocolesc eternele gropi, trec peste ele, nu se întâmplă nimic, „Panda" vine după mine stând cuminte pe căruțul ei. Pun frâna lin de 2-3 ori, frâna ține, barca se apleacă puțin de prova, dar nu cine știe ce - de, remorca era pe arcuri - și iată-mă fugind cu 20 la oră prin spatele abatorului. Trec Dâmboviţa și opresc, verific cuplajul remorcii, legăturile bărcii de remorcă, prezența cârpei roșii la capul catargului pe care-l vârâsem prin cabină până în provă și care totuși depășea spre spate oglinda de la pupa cu 3-4 metri, totul în regulă.

Pe Colentina mergeam cu 30 la oră, după postul de control văd că nu se întâmplă nimic nici la 40 la. ora. Ca s-o scurtez, am ajuns la Constanța la 12 punct, după un drum fără probleme. Concluzia - pe care mă simt dator s-o împărtășesc tuturor color ce tractează o remorcă ușoară auto a fost următoarea : atenție la ce se întâmplă în față pe șosea. La cea mai mică aglomerare de trafic, la apariția unei intersecții, la depășirea unei căruțe sau a unui vehicul ce staționează, trebuie redusă viteza din vreme nu prin frânare cu piciorul pe pedală, ci prin frână de motor. Adio depășiri, frânări pe câţiva metri și alte teribilisme !

Iată-mă deci la Constanța. Fac la stingă pe bulevardul de centură, spre lac. Ocolesc stația Peco și mă angajez pe drumeagul ce trece pe lângă unitatea de service auto, spre baza nautică a clubului constănțean „Electrica" al cărui membru sunt de mulți ani de zile. Îmi deschid porțile mari de la intrare și cobor lin aleea ce duce la debarcader, trec ușurel prin fața hangarului de bărci, nimeni nu mă întreabă nimic pentru că nu era țipenie de om în curte, virez scurt în fața hangarului și aduc remorca pe fâşia de beton ce coboară în pantă sub apele lacului. Stop și respir adânc. Am ajuns, ce-a fost greu a trecut. Judecată pripită, să vedeți.

Intru în hangar și dau peste nea Iacob, șeful bazei, ocupat să prepare o saramură de somotei. Omul ăsta are sângele făcut din molecule-bărci și mintea lui, mușchii și întreaga lui ființă sunt puse în slujba acestor molecule-bărci.

În hala anexa din dreapta hangarului Iacob începuse construcția unei ambarcații de 10 metri. O cocă superbă care-ți tăia respirația de la prima vedere, aștepta cuminte s-o mângâie mâinile de aur ale acestui

meșter. „Panda" mea era atât de departe de făptura ce-o construia Iacob încât m-am retras ca un melc în cochilie și mulțumirea de sine ce mă cuprinsese s-a șters instantaneu.

Îi spun omului povestea de rigoare și-l rog să mă ajute să pun barca la apă. Iacob nu se grăbește, de altfel nu se grăbește niciodată. Continuă saramura. Mă lasă să-i admir opera, laudele se scurg pe lângă el ca apa pe gâscă, mă poftește la masa. Nu refuz.

Mă reped afară și iau din barcă sticluța lui Cletea, ăl de sus să-i dea sănătate.

Iacob e mulțumit, pare că mă acceptă, ma lasă să mă apropii acum, după mulții ani de când ne cunoaștem.

Atacăm saramura, cinstim pentru sănătate, mă întreabă și-i răspund despre București, pune de cafea. Fierb și eu, odată cu apa de cafea. Nu-mi oferise încă ajutorul cerut s-o pun la apă pe „Panda", dar nici nu mi-l refuzase. Trebuia așteptat, fiecare lucru se face la timpul său, orânduit de forțe supreme în ordinea naturală, strictă și de nedepășit, stabilită odată pentru totdeauna pentru constructorii de veliere. Cam așa am înțeles eu treaba și toți cei ce au avut de lucru cu meșterii de bărci vor înțelege bine ce-am vrut să spun. Grăbești treaba, sari peste cal, vrei ceva „acum"... te-ai ras, te trezești pe lista neagră, ți-ai mâncat viitorul ! Dacă al răbdare, dacă nu pui preț pe timpul pierdut și aștepți cuminte sosirea momentului la care treaba trebuie făcută, ai câştigat. Pentru asta însă ai nevoie de un sistem nervos foarte bine construit.

Eu unul am răbdat și pe la trei după-amiază iată-l pe Iacob rostind vorbele cele mari :

— Hai să-ți pun cutia la apa !

I-am mulțumit .și ieșim agale clin hangar. Văzând-o pe „Panda”, meșterul se oprește de parcă ar fi primit un glonț de mare calibru în piept și fluieră prelung.

— Dezleagă remorca. Eu zic că se duce la fund.

Mă reped la ordin, scot bulonul de cuplaj, Iacob încalecă proțapul remorcii și dăm cu spatele în apă. Remorca intră în lac și în doi-trei metri începe să plutească, cu „Panda" în spinare.

încep să desfac legăturile bărcii de remorcă.

— Lasă asta. Vezi ce-i înăuntru.

Iacob ține remorca, intrat în apă până la genunchi. Mă dezbrac și intru în lac, mă cațăr pe barcă și intru în cabină. Oroare! Pe lângă cutia

derivorului în tribord, apa țîșnește în interior ca dintr-un robinet. O gaură dată greșit cu bormașina și pe care uitasem s-o astup, dar o vopsisem conștiincios stând cocoșat între bordajul babord și cutia derivorului, fără să mă uit, din lene, peste ce dădeam cu pensula.

— Iacobe, dă-mi un dop !

— Drace. Bagă degetu' și stai așa !

Lasă proțapul și se repede în hangar, de unde apare într-o secundă cu un dop de plută. De dopuri nu ducea se vede lipsă.

Forțez dopul să intre în gaura cu pricina și jetul de apă se oprește.

Lăsăm ansamblul să plutească mai la larg, legat de ponton. Scot apa din barcă cu ispolul și până târziu după-amiază verific nivelul apei din interior. A mai intrat ceva apă pe ici pe colo, dar una peste alta „Panda" nu s-a dus la fund și în noaptea aceea am dormit la bord, frânt de oboseala drumului și de încercarea forțelor cu Iacob.

A doua zi meșterul mi-a reparat la meserie „avaria", m-a ajutat să armez barca, a mai strâmbat din nas ba la una ba la alta și, în final, am plecat împreună să dăm o voltă pe lac.

Revenim la debarcader și aud ce nu credeam :

— Băi frate, știi că urcă bine în vânt ?

Sub semnul acestui oracol, „Panda” și-a început viața ei de barcă.

## *III. EPISODUL SCOȚIAN*

În mai 1966 m-am trezit aruncat de soartă într-un loc îngrozitor : Londra.

Făceam parte dintr-o delegație de trei tehnicieni care aveau sarcina de a studia experiența constructorilor englezi de tunele circulare de mare diametru — pentru metrou sau canalizări importante — executate prin metoda scutului mecanic : săparea în subteran a tunelului și cămășuirea acestuia cu elemente prefabricate din beton armat, fără a se săpa șanțuri de la suprafață.

Scula cu care se face trebușoara asia nu-i altceva decât un cilindru metalic cu diametrul exterior de 5-8 m, dotat cu o freză de săpare în... prova și o duzină de prese hidraulice de împingere în pupa.

Sarcina mea în cadrul delegației era de a deveni skiperul unui asemenea submarin ronțăitor și pentru asta urma să fac practică pe o asemenea mașină care se afla deja în lucru pe un nou tronson al metroului londonez.

Inginerul Rotaru, constructor de meserie, urma să studieze producția și montajul elementelor prefabricate din beton armat, iar maistrul mecanic Măceșanu avea sarcina de a se împrieteni la cataramă cu măruntaiele mecanice ale ciudatei mașini.

Drumul, cazarea, masa și cheltuielile mărunte urmând a fi suportate de către firma cu care fusese contractat scutul mecanic (ce a executat ulterior canalul colector din sudul Bucureştiului și alte lucruri subterane similare), delegația noastră s-a prezentat la aeroport.

Eu unul, să nu cumva să scap avionul, mai că nu dormisem la aeroportul Băneasa unde mă găseam de la ora 5,30, deși decolarea trebuia să aibă loc la ora 8,00. Rotaru, mai deprins cu deplasările externe, apare la 7,00. Măceșanu lipsă. Încep să fierb. Mă reped la telefon, sun la el acasă, mi se răspunde că a plecat cu întârziere spre aeroport deoarece a avut o noapte albă. Ei poftim, să vezi când face omul nopți albe !

La 7,25 Măceșanu nu este printre noi și mă bale gândul să telefonez la unul dintre șefi și să întreb ce naiba facem : plecăm în doi sau amânăm plecarea? Și cum adică s-o amânăm ? O asemenea deplasare se poate amâna ? Eu am avut o noapte albă ?

La 7,35 altă trăsnaie : o ceață groasă și pufoasă acoperă natura înconjurătoare și avionul nostru, tras la douăzeci, treizeci de metri de geamurile sălii de așteptare, se dizolvă în lapte ca un pișcot gigantic. Turbam !

Difuzoarele anunța amânarea zborului nostru până la ridicarea ceții. Adică? Prind unul în uniformă care mă lămurește că „ridicarea ceții" se poate produce în următoarele zece secunde sau două zile. Foarte interesant. Oricum, aveam un respiro. Unde-i Măceșanu ?

La 7,45 intră în sala mare unul care aducea cu Măceșanu la statură, la pălărie și pardesiu, dar nu prea semăna la figură. Noul sosit avea o față loial asimetrică, partea dreaptă având forma unui con cu vârful în afară, de parca omul ținea sub obraz un ou de struț. Spre surprinderea mea și a lui Rotaru, asimetricul vine spre noi cu mâna întinsă și ochii scăldați în lacrimi, mariind printre dinții strânşi :

— Măs...măs...!

Dureri de dinți = nopți albe. Cine nu-și îngrijește dantura etc. Vorba era că aveam în față două căi. Una să-l ducem repede pe asimetric la cabinetul medical și în acest caz durerea de măsele ar fi avut ca urmare lăsarea la vatră a posesorului de dantură cu defecte și — poate, ba chiar sigur — și a restului delegației, delegație care s-ar fi putut amâna până ce doamna Măsea și-ar fi venit în fire sau ar fi fost aruncată afară ca o măsea stricată ce era. Alta, să dichisim noi puțin dintele bolnav (săracul), să dovedim fermitate în rezolvarea sarcinilor ce ni s-au trasat și să zburăm la Londra unde dentiștii voluntari se știe că foiesc pe toate drumurile. Și dacă pe drum, în aer vreau să spun, măseaua... Ei, o vom dichisi în continuare.

Cu acordul lui Măceșanu, dat cu ochii, ne repezim la restaurant. Pe vremea aceea, cârciuma se deschidea devreme, stând în calea celor ce se sculau de dimineață cu gândul să ajungă departe.

— Două sute coniac pentru tovarășul !

Băutura vine, maistrul nostru o aspiră printre dinți și în câteva minute mârâie că e bine. Cred și eu ! Afară, ceața se subțiază alungată de un vânticel sănătos și iată, soarele !

— Încă o sută și plata !

Suntem chemați la îmbarcare. Braț la braț ne îndreptăm spre avion. Ce minunată clipă! O fi fost, nu zicem nu, gândiţi dumneavoastră acum, dar unde-i barca, omule? Ai cotit-o cu asimilarea scutului mecanic ca submarin, dar cum ai să pui măseaua pe apă ? Mai ales că s-a ridicat ceața ?

Vine și barca imediat și încă ce barca. Cu respect va atrag atenția că ceea ce citiți în clipa de față nu se intitulează, simplist, „Bărci", ci „Povești despre bărci”. Suntem la partea „povești" și cum vă spuneam, nici nu trecusem pe sus de Ploiești și solicităm fata cu tratamentul pentru bolnavul nostru. Moderat, numai cincizeci de grame, atât se pare că urmau să se afle pe fundul unei sfere mari, dotată de sticlari cu un orificiu la partea superioară, prin care Măceșanu urma să sugă cinzeaca, dacă putea să-și dea suficient capul pe spate fără a-și frânge și gâtul în același timp.

Urmarea tratamentului, bolnavul nostru adoarme și o ține așapână la Bruxelles, unde schimbăm cursa. Părea că avem situația sub control și că luasem la Băneasa o decizie justă. Intru tiptil într-o stare

euforică și scot din servietă mapa cu planurile unei bărci de 8 m. Ha!

Tot învârteam planurile astea de 2-3 luni, căutând o variantă acceptabilă a compartimentării interioare, funcție de dimensiunile cutiei derivorului mobil și ale troliului de ridicare a acestuia. Era plăcut să desenezi așa ceva, destinat mării, la opt mii de metri deasupra nivelului ei. Apoi, cu o ștersătură de gumă, mutai cușeta II în locul bucătăriei și aceasta pe locul mesei de navigație. În permanență însă cutia derivorului îmi făcea vânătăi, chiar dacă dădeam numai cu guma prin jurul ei.

Avionul începuse să piardă înălțime, pregătindu-se de aterizare. Măceșanu era treaz, gemea încetișor și obrazul comic lucea mai dihai ca pantofii noi ce-mi luasem în vederea deplasării.

Roluiesc schițele visului de 8 metri și le vâr într-un sul de carton special confecționat, dotat cu o curelușă de mină, sul pe care-l purtam veșnic cu mine.

Starea lui Măceșanu mă îngrijora, drept pentru care trecem repede „peste rând" și ieșim din vamă la iuțeală. La biroul de informații ne aștepta reprezentantul uzinei. Fuga la mașinuță, un biet Rolls-Royce „Silver Shadow", cam bătrâior, dar dotat cu un băruleț din care îl servim pe maistru cu un whisky de trei degete.

În timp scurt ajungem la hotelul Grosvenor, construit călare pe gara Victoria, hotelul unde eram cazați. Omul firmei ne anunță că ne vom întâlni cu conducerea sa a doua zi dimineață și ne salută din mers.

Mă reped la „recepție" și întreb blonda care ne pregătise cheile camerelor :

— Cum pot găsi un dentist la ora asta ? (era aproape 11 seara).

— Foarte simplu, Sir. Prima clădire lipită de hotel, pe mâna stingă. Etajul I. Are firmă pe ușă. Îl pot anunța telefonic.

— Anunță-l, te rog. Măceșene, la drum !

Omul nostru gemea puternic și se ținea cam greu pe picioare. Strecura ceva printre dinți, tradus de noi prin:

— Mor !

Cu chiu cu vai, iată-l așezat pe scaunul dentistului. Acesta, un bărbat zdravăn de 35-40 de ani, reușește să-i deschidă gura și-i strecoară o lingură mare umplută cu un lichid cenușiu, metalic, al cărui gust nu-l impresionează deloc pe pacient. Doctorul îi mângâie cu duioșie conul strălucitor, apoi i-l ciocănește cu arătătorul de câteva ori, se uită la

ceas și după 10 minute de chinuitoare așteptare, vârî cleștele și dintr-o răsucire și smucitură tip judo, îi scoate lui Măceșanu măseaua înainte ca acesta să apuce să răcnească.

Văd conul de obraz strălucitor cum se dezumflă încet și tot ce era în el ajunge pe podeaua cabinetului.

Pacientului i se mai dă o porție din lichidul cenușiu și i se urează de către doctor „noapte bună".

— Cât vă datorăm, sir ?

— Five pounds, sir.

Iată cum averea delegației a trecut în mâna dentistului londonez.

Prietenul nostru, simetric acum, a adormit în lift și s-a mai trezit a doua zi dimineața la 8 în patul meu, blonda de la recepție sunându-mă la telefon din oră în oră să mă trezească, să pot contempla fața dezumflată a amicului Măceșanu și să văd dacă mai respiră. Nu știam atunci ce naiba băuse la dentist !

După un breakfast voinicesc, luat în restaurantul hotelului, ne întîlnim în hol cu conducerea trustului de construcții care, prin întreprinderea sa de utilaj greu, ne furniza scutul mecanic.

Președinte și proprietar, lord L., 63 de ani, scund de statură, rotofei, roșcovan și scoțian. Ochi albaștri, favoriți cârlionţaţi, un început de chelie și desigur pipă scurtă, veșnic fumegândă.

Vorbind o engleză îngrozitoare, rubicondul scoțian ne prezintă colaboratorii și schițează programul de lucru. În câteva minute ne limpezim treburile și briefing-ul ia sfârşit. înainte de a părăsi holul hotelului. lordul L. se oprește pe scări și scoate din buzunarul interior al hainei... sulul meu cu planuri!

— Aparține cuiva dintre dumneavoastră ?

— E al meu, sir. Întâlnirea cu Londra la timp de noapte și indispoziția prietenului meu m-au făcut să uit în mașină obiectul.

— Mi-am luat libertatea de a vedea ce conține. Vă interesează velierele?

— Astăzi!, mai puțin decât scutul mecanic.

— Foarte bine pentru astăzi. Mâine pozițiile vor reveni la normal. V-ar surâde o croazieră în Marea Scoției ?

Rămân fără răspuns prompt. Unde bate scoțianul ? Nu mă lasă să-mi adun gândurile și revine:

— Să fiu mai clar. Între 25 și 31 mai, pe toate șantierele și în toate

unitățile trustului nostru se face revizia generală a mașinilor și instalațiilor și implicit a scutului mecanic pe care veți lucra dumneavoastră în subteran. Veți avea, forțat, o săptămână liberă. La concurență cu vizitarea orașului și a muzeelor sale, vă invit la 25 mai seara pe bordul lui „Nasty Moan“, ancorat în portul Leith, pentru o croazieră Leith-Aberdeen-Inverness. Ce alegeți ?

—Well, orașul și muzeele au toate șansele să rămână pe locul lor încă multă vreme de aici înainte. Eu unul aleg croaziera și vă mulțumesc ! Cum voi găsi vasul ?

—Don’t worry ! Fiul meu, skiperul lui „Nasty Moan" vă va contacta din vreme și va aranja totul. Și acum, la treabă !

În următoarea săptămână. cei trei mușchetari ai delegației și-au intrat în rol, acumulând ca niște bureți un imens volum de cunoștințe noi.

Fraza pe care o citiți acum o scrisesem inițial cam așa : „Aproape că uitasem de invitația bătrânului lord, petrecându-mi zilele într-o gaură dată de scut în argila britanică, la 6 metri sub fundul Tamisei". De fapt nu uitasem deloc de invitația bătrânului lord. Îmi cumpărasem o hartă turistică a Angliei de Nord, găsisem pe ea porturile Leith, Aberdeen și Inverness, măsurasem distanțele și umblasem în fiecare scară prin dicționar, pescuind ici și colo câte un termen marinăresc.

La 23 mai, pe la 7,30 dimineața, sunt sunat la telefon do domnul Robert L., skiperul. Fără să pună cât de cât sub semnul îndoielii participarea mea la croaziera planificată, mă anunță că la recepția hotelului voi găsi biletul de avion Londra — Edinburgh, unde voi fi așteptat la aeroport. Bye-bye și toate cele bune !

Vă spun drept, mă cam certasem eu însumi pentru ușurința cu care acceptasem aventura propusă de un necunoscut. Știam prea puține lucruri despre mare și despre veliere, ca să nu mai vorbim de Marea Scoției, care nu pui că semăna la toane cu Marea Neagră, mai ales în perioada de primăvară a anului. Apoi, nu venisem la Londra într-un voiaj de plăcere, aveam o scrie de responsabilități și mă străduiam să le fac față cât mai bine. E drept, nu se lucra săptămâna următoare și nu aveam ce căuta în șantier. Aș fi putut desigur să adâncesc cunoștințele despre mașina de săpat tuneluri, ca de exemplu despre contracararea tendințelor subterin-ului de a „trage" veșnic în jos, spre adânc, despre manevra preselor de împingere cu 200 de metri înainte de intrarea în punctul de atac al unei curbe, etc. Aș fi putut. Acum,

zarurile erau aruncate !

Edinburgh-ul, capitala Scoției, este un oraș de o deosebită frumusețe, având în centru, pe o colină, un splendid castel, vechi de 10 secole.

Domnul Robert L. nu prea m-a lăsat să-l văd. Înalt de 1,80m, vânjos, cu aceiași ochi albaștri ca ai bătrânului, îmbrăcat simplu și de o simplitate încântătoare în purtare, skiper-ul m-a tras într-un „Mini Morris" roșu cu care a străbătut orașul, arătându-mi catedrala St. Giles, monumentul înalt de 60 de metri, ridicat în memoria lui Sir Walter Scott, universitatea, statuia lui Nelson și... ieșirea spre Leiht, spre Nord-Est. Parcă-l trăgea ața spre port ! Și era o vreme... o vreme de mai de la noi. Călduță, fără vânt, cu cer senin sticlă. Pâclă ? Ploaie? Ceață? Negura Scoției ? Exagerări.

Portul Leiht strălucea sub soarele în amurg. Bazinul iahturilor mi s-a părut enorm cu 3-4 „ten-tonners" la ancoră și o puzderie de bărci mai mici amarate la cheu.

Iat-o și pe „Nasty Moan". înainte de a vă descrie barca, vă spun ceva în legătură cu numele ei. Atunci când, în holul hotelului, l-a pronunțat pe lângă pipă bătrânul lord, n-am înțeles despre ce era vorba. Bănuiam că barca trebuia să poarte un nume ciudat, ceva trecut prin secole, poate un nume propriu specific ținuturilor nordice, poate o prescurtare, ceva în genul DRIS-ului.

Văzându-l scris la pupa, numele părea clar, dar înțelesul... Cea mai bună traducere pe care o pot da ar fi „Suspinul păcătos" sau „Geamătul răutăcios al vântului" ! De altfel, cei doi L. erau tare mândri de numele cu toiul aparte ales pentru iahtul lor.

„The Nasty Moan" era una dintre primele nave având coca turnată din rășini sintetice, construită în șantierele navale de la Limerick (Irlanda). Lungă de 8,90 metri, lată în secțiunea maestră de 2,70 m, avea numai patru cușete, două în prova, una în secțiunea mediană (a skipperului) și una în pupa. Cabina, înaltă de 1,80 metri, permitea circulația în interior fără... plecarea capului. Bine lestată, nava cântărea — complet echipată — 3500 kg. Pescaj 1,65m, suprafața velaturii de tip slup 42m$^2$.

Un motor „Farymann" — o marcă englezească mai puțin cunoscută — de 22 cai, diesel, putea duce pe „Nasty Moan" cu 8 noduri, cu un consum de 3 l/h. (Rezervorul de motorină avea capacitatea de 80

litri, la care se adaugă un rezervor de 30 litri montat ulterior pe partea opusă cușetei pupa, imediat sub punte și legat prin conducte și robineți de rezervorul principal. Se asigura astfel o auto nomie de marș de circa 36 ore, putându-se parcurge numai cu motorul cam 280 mile. Cum croaziera proiectată nu depășea 220 mile, m-am liniștit !

Să termin cu motorul. Montat în interior, solidul diesel era dotat cu o transmisie hidraulică la axul elicei și un inversor de sens, cu pornire automată, ducea un dinam de 12 V care încărca două baterii cu o capacitate totală de 180 A, capsulate, montate într-o cutie de plastic cu capac etanș și cu ieșiri pentru cabluri perfect izolate.

Cabina era cămășuită în întregime cu lemn de tek. Bucătăria, minusculă, dar bine amenajată cu o puzderie de rafturi și răftuleţe pline cu sticle și sticluțe de forme speciale, pe măsura suporților de pe rafturi, avea un aragaz cu trei ochiuri și o chiuvetă micuță din aluminiu.

Masa de navigație, montată în babord pe secțiune mediană (pe locul celei de a cincea cușete care fusese în depărtată de skiper) era prevăzută cu o lampă laterală cu un scaun cu spătar scund și mânere, încastrat în varănc și avea la îndemână un raft cu hărți, unul cu manuale, table și tabele, cartea pilot a Atlanticului de Nord, cartea farurilor din Scoția și Irlanda, totul cam pe nord, de unde am tras concluzia că „Nasty Moan" nu prea cobora spre sud, spre porturile englezești.

Pe stângă scaunului skiperului, bine încastrat în cămășuiala de tek, un radiotelefon! Splendid ! Alături, tot așa de bine încastrat, un „depth recorder" — sondă ultrasonică înregistratoare, care marca pe un sul de hârtie liniată adâncimile până la 60 de metri. Bun și ăsta!

Echea cârmei se manevra dintr-un cockpit cam măricel, unde puteau sta confortabil patru persoane.

Catargul și ghiul din aluminiu, sarturile și straiurile nichelate, patru seturi de vele din nylon, trei ancore de diferite tipuri și greutăți completau dotarea foarte bună a lui „Nasty Moan".

La sosirea „Mini Morris"-ului lângă dană, suntem întâmpinaţi de un lătrat gros, răgușit, domol, prietenesc. Iese din cabină col mai urât bulldog pe care l-am văzut vreodată, mereu înclinat în față la 45°, mereu cu botul rânjit și colții la aer, mereu pe fază de atac. Întruchiparea fiarei periculoase, pusă pe rele ! Mărturisesc că am avut un șoc când l-am văzut cum își răsucea capul spre mine, și un altul ceva mai puternic când am înțeles că Buddy va face parte din echipaj! Mi se păruse mie suspect

să nu văd prin preajma celor doi scoțieni vreun dulău, dar nici așa !

Cu toată înfățișarea sa arțăgoasă și care nu prevestea nimic bun, Buddy era un câine minunat — cuminte, curat, tandru și... bun marinar. Cum se ridica vântul, cum o tulea în cabină și își sălta cele 30 de kilograme pe o jumătate dintr-una din cușetele prova (cealaltă cușetă și jumătate fiind rezervate secundului, bătrânului lord). Ne-am înțeles foarte bine de-a lungul croazierei.

Alertat de lătratul lui Buddy, iese pe punte și secundul, cu pipa în gură, cu un păhăruț de whisky în dreapta, cu o șapcă puțin mototolită pe ceafă, într-o cămașă în carouri, pantaloni cu bretele și... sandale în picioare. Priveliștea era ireală, ceva mai atipic englezesc nu putea exista. Se vede că mutra care o făceam lăsa să mi se vadă gândurile, deoarece Robert L. râdea pe înfundate.

— Welcome on board, Sir. Let's have a drink ![1]

25 mai 1966. O zi pe care nu o voi uita atâta vreme cât voi trăi.

Fără politețuri false, mi se repartizează cușeta din pupă, un dulăpior pentru haine, un sac de dormit impermeabil și echipament de bord care cuprindea cizme, pantaloni și bluză de vânt impermeabile, manta de ploaie cu glugă și centura de siguranță.

Facem un tur prin port, mâncăm la un restaurant modest din apropiere și revenim pe bord la 21,30.

Skiperul îmi arată planul de drum. Croaziera se împărțea în două. O traversare Leith-Aberdeen de circa 90 Mm, trecând la est de Fife Ness, (capul Fife), apoi urmând un drum nord-nord-est până în largul capului Cirdle, cu o revenire spre Vest spre portul Aberdeen. A doua etapă reprezenta un drum de 122 Mm, cu dublarea lui Buchan Ness, schimbare de cap spre nord-vest până în largul portului Fraserburgh, apoi est curat până în golful Moray, cu o repliere; spre sud-vest până în fundul lui Maray Firth în portul de destinație Inverness.

Prima etapă era planificată pe durata unei zile. urma o zi de odihnă la Aberdeen. A doua etapă nu putea depăși două zile și jumătate, la 30 mai la prânz trebuind să fim la Inverness, de unde la ora 15 urma să zburăm toți trei la Londra. Halal program!

---

[1] Bun venit la bord, domnule l Hai să bem ! (în 1b. engleză)

Skiper-ul și-a pus în ordine masa de navigație, a verificat radiotelefonul, plinul de apă dulce și motorină, a pornit motorul de două ori și l-a lăsat să meargă o jumătate de oră, controlând funcționarea pompei de apa și încărcarea bateriilor.

N-am dormit tun în noaptea aceea. Prea multe lucruri noi, prea multă viață. În zori, Buddy s-a întins lângă mine, împingându-mă delicat cu cele 30 de kilograme ale lui spre bordaj. Duduit de motoare și câte un semnal dat cu sirena. În zori, arătau că a început o nouă zi în portul Leith. Mă extrag ușurel din sacul de dormit, Buddy hârâie cu ochii închiși, eu privesc afară prin hublou. Plouă! Mai bine zis vine de sus ceva subțire, ceva ce ar putea trece ușor printr-o sită deasă. Moralul vine și el jos, surprins de totala schimbare a vremii.

Sună strident ceasul electric montat deasupra cușetei skiper-ului. Robert râde, secundul lansează un „good morning" de se aude în tot portul și bâjbâie după pipă.

Cafea neagră tare pentru mine, cafea cu lapte condensat pentru scoțieni, oua prăjite, slănină prăjită în felii subțiri la tigaie, trei degete de whisky și suntem gata de drum.

8,00 — „The Nasty Moan" se angajează în pasa de ieșire din Leith, la două cabluri în pupa unui cărbunar de 3—4000 de tone, negru ca smoala de la mărul catargului prova până la linia de plutire. Suntem în apele lui Firth of Forth.

Robert, în picioare, ține echea între genunchi și pune nava pe cap compas 57°. Comenzile motorului — pornire, accelerație, punct mort, inversarea sensului de rotație al elicei, oprirea — compasul principal și lochul totalizator sunt montate în partea dinspre prova a cockpit-ului.

Secundul notează în jurnalul de bord ora plecării, ultima înregistrare pe loch (1220 Mm, a bătut ceva cale barca) și starea vremii; vânt forța 2 din nord, hulă ușoară, ploaie măruntă, cerul complet acoperit.

Cărbunarul virează spre est, punând capul pe North Berwick, noi ne vedem de drum cu 6 noduri. Secundul cere prin radiotelefon „Weather forecast" — prognoza meteo — la căpitănia portului Leith : pe următoarele trei ore, vreme închisă, vânt slab, mare calmă. Excelent, ne echipăm corespunzător și dăm jos husa de protecție a randei.

Buddy iese pe punte, ridică ochii lui galbeni spre cer atât cât îi

permite gâtul gros — și, nemulțumit, coboară dintr-un salt în cabină, direcția cuşeta prova tribord.

Pasagerul privește spre sud, unde coasta se pierde în negură. O aglomerație de clădiri cenușii reprezintă... Portobello, o micii așezare purtând acest nume de rezonanța italiană pe coasta Scoției.

Puțin după ora noua, skiperul ordonă ridicarea velelor, vine cu „Nasty Moan" în vânt și pasagerul ajută — fără, a călca pe mâinile echipajului — la ridicarea randei și a focului. Se oprește motorul și ne menținem drumul de 57° cu 3 noduri.

La nord și la sud coastele au dispărut. Coca lui „Nasty Moan", cu linii de apă foarte fine, își taie drum prin marea cenușie, aproape identică la culoare cu norii de pe cer. E liniște, acum după dispariția duduitului de motor. Cei doi scoțieni n-au scos nici un cuvânt de mai bine de jumătate de oră. Buddy doarme jos sub punte. Pasagerul și-a adus în prova un scăunel pliant și, privindu-și mâinile ude sub ploaia cernută, își dă seama că nu visează, este aievea în drum spre Aberdeen, în Marea Scoției.

Pe la 11, mișcare pe bord. Skiperul și-a făcut socotelile, ordonă coborârea velelor și pune motorul. O luăm din loc cu 7 noduri. Coasta de nord apare iar în vedere și trecem la 3 Mm babord de portul Ansthruther și la circa 4 Mm de insula May, o stâncă enormă, pierdută în marea metalică, purtând pe un colt la 40—50 de metri înălțime, un far într-un turn de piatra.

Dublăm capul Fife și skipperul virează la 17°. Marea în continuare calmă, vântul cade și parcă se luminează. Spre est, cerul s-a degajat de nori.

Secundul trebăluiește la bucătărie și, după un monolog adresat urechilor blegi ale lui Buddy, îi servește lunch-ul dintr-o cutie de conserve cu hrană special preparată pentru câini.

A ieșit soarele. Robert îmi face cinstea de a-mi încredința echea, ia sextantul din cabină și în 10 minute face punctul navei.

Suntem cam la 10 Mm sud-est de portul Arbroath. Am parcurs de la plecare 40 Mm.

Cerul s-a acoperit iar de nori, dar ploaia a stat. Se prinde prin radiotelefon centrul meteo de la Montrose de unde ni se comunică caracteristicile vremii în zonă, pe următoarele 3 ore. Calm plat, averse scurte de ploaie. Nădejdea e în motor pe care Robert îl solicită la turația maximă ce o poate da în sarcină. Citesc pe loch 8 noduri ! Mergem, nu

glumă !

Mâncăm pe punte, sub privirile blânde ale lui Buddy. Skiperul înfulecă de parcă n-ar fi mâncat nimic de două zile, bătrânul lord îl imită presărând piper peste absolut tot ce bagă în gură, piper pe care îl poartă într-o sticluță într-unul din enormele buzunare ale pantalonilor cu bretele.

Robert povestește cum a venit singur cu barca din Irlanda, de la Limerick până la Leith, în 16 zile, pe o vreme cam dură, la sfârşit de august, ocolind toată Scoția de Nord. Tatăl său îl privește ca pe a opta minune a lumii, golind între timp o jumătate de sticlă de whisky, cealaltă jumătate trecând în contul restului echipajului.

Skiperul coboară sub punte să-și completeze jurnalul de bord, mă lasă la cârmă, bătrânul s-a dus la culcare alături de Buddy.

Târziu după-amiază, travers de Stonehaven.

Motorul merge ceas, ne menținem la 8 noduri de câteva ore bune.

La 8,30 seara virăm spre vest, Robert intră în legătură cu portul de iahturi din Aberdeen, i se indică dana liberă și la 9,00 acostăm. Etapă fără probleme.

Dormim la bord.

A doua zi începe cu aceeași ploaie măruntă care însă se subțiază treptat și se oprește pe la 10. Mergem în oraș, fără bătrânul lord care n-a apucat să iasă pe punte că este strigat de echipajul unui iaht din apropiere și invitat la bord. Cunoștințe vechi. Se scuză, își ia pipa, verifică prezența sticluței cu piper în buzunar și ne lasă, fiind sigur că al treilea component al unei vieți plăcute, acela produs din secară sau orz, îl va găsi pe bordul vecinilor.

Aberdeen este un oraș de 200.000 de locuitori, port de prim rang în Scoția de Nord. Marea majoritate a clădirilor administrative, impozante și a caselor particulare o reprezintă construcții de granit, făcute să dureze secole. Tenta cenușie, medievală, se diluează din centru spre periferie, unde culorile vii punctează tot mai des fațadele, ornamentele, curțile cu garduri scunde.

Robert face rost de o mașină, telefonând unui cunoscut, și ieșim din oraș spre Deedside unde se găsește celebrul colegiu Blair și apoi spre Balmoral, fostul castel de vânătoare al reginei Maria Stuart, azi amenajat în reședință de vară a familiei regale, aflat la 70 km de Aberdeen. Revenim în port, străbătând pe jos enorma piață de pește a

orașului. Odată ieșit pe partea cealaltă, nu-ți mai arde a pește câteva zile!

La bord, totul în regulă. Buddy a stat de pază, tolănit pe cabină și după cum arăta, cu botul teșit lăsat pe labele din față, puțini s-ar fi încumetat să se apropie de barcă.

Bătrânul lord n-a apărut la prânz, în schimb i-am auzit toată după amiaza glasul ce năvălea în atmosferă prin roof-ul iahtului vecin. Seara a venit la cină — cu care ocazie am observat că întrebuințase jumătate din conținutul sticluței cu piper — s-a schimbat și... a ieșit în oraș, să-și vadă alte cunoștințe. Știți vorba aia, cu nouă vieți !

La 28 mai, orele 7,00 plecăm din portul Aberdeen, supus unui trafic intens, ziua și noaptea. Ieșisem pe la 4 pe punte, trezit de larma făcută de echipajele pescadoarelor de toate tipurile care se îndreptau spre locurile de pescuit. Oamenii din echipaje se strigau veseli unii pe alții într-un jargon din care nu înțelegeam nimic. Mirosea puternic a pește și a fum de cărbune, noaptea fusese rece și se vede că focurile arseseră prin cămine, bătea deci vestul și bătea bine.

Lordul și Buddy își văd de somn. Robert se sculase la 6 și făcuse plinul de motorină de la o pompa de pe cheu, eu pregătisem cafeaua și șase oua ochiuri.

Ne strecurăm printre un pasager suedez care intra în port și un cargou de peste 50.000 de tone care aștepta în rada la ancoră. Skipperul ia cap compas 20’ și, odată ieșiți din aglomerație, ridicăm velele. Vântul de vest se întețește, „Nasty Moan" fuge cu 4 noduri pe o mare ușor montată, cu valuri de peste 1 metru. Cerul este iarăși complot acoperit, este frig și trag pe mine un pulover de un roșu aprins, cu guler până sub bărbie și adaug scurta impermeabilă cu capișon.

În babord, coasta joasă se pierde la orizont într-o zonă mohorâtă a cerului. Acolo plouă bine.

După ora 9 vântul își pierde constanța, începe să bată în rafale perfide ce aduc și stropi de ploaie, skiperul are de lucru cu echea, manevrând să primească ușor valurile din pupa babord și să țină cap compas 20’.

Un fluierat vesel acoperă șuieratul vântului printre sarturi și două capete apar în ușa cabinei, aparţinând domnului L. și lui Buddy.

— Fine weather! First class crew! Let's have a drink ![2]

Bătrânul lord arăta proaspăt ca un trandafir cules de dimineață în grădină. Habar n-aveam la ce oră se întorsese din oraș și în ce stare de echilibru, oricum nici nu-l simțisem, dormisem adânc, odihnitor. Ne întinde două ceșcuțe de plastic pe jumătate pline și o cutie de țigări de foi cubaneze, groase ca degetul maro, primite de la prietenii pe care îi vizitase în seara precedentă. Se retrage câteva momente în cabină, apoi iese pe punte echipat ca un adevărat lup de Marea Nordului, fredonând o melodie greu de urmărit, poate o compoziție proprie, închinată mării montate și vântului. Se duce în prova, trece carabina centurii de siguranță peste țeava balconului și-și aprinde pipa, tabloul de Marea Nordului fiind acum complet.

Lochul totalizator arată 1322 Mm, am parcurs de la plecarea din Leith 192 Mm, viteza navei acum este de 4,5 noduri, mergem bandați pe tribord.

Din prova, secundul striga întors spre cockpit :

— The nasty moan!

E adevărat, în rafale vântul geme, se văietă parcă, abătându-se cu răutate peste noi. Valurile se ridica acum aproape de 2 metri și orizontul urmează ritmic o mișcare ondulatorie, limitele de est și vest cufundându-se pe rând în marea de un verde mohorât.La prânz lăsăm în babord, la mai puțin de 2 Mm capul Buchan și peste puțin apar în prova babord clădirile portului Pelerhead, colțul estic extrem al acestei zone de coastă. S-a mers întins, uneori cu 5 noduri, niciodată sub 4 noduri. Barca a dat un ruliu moderat, odihnitor aș zice, regresându-se lent fără să obosească greementul.

Urmăm același drum compas încă o oră și după ce Peterhead a dispărut sub orizont, secundul trece ia cârmă, întrerupând interminabila melodie pentru frecventul îndemn „Let's have a drink" și schimbă de drum da 325°. Skiperul ia bucătăria în primire și prinde la radio muzică de dans. Pe punte, melodia secundului se oprește într-un mormăit, Robert râde sub punte. Băiatul ăsta vorbește puțin, dar râde mult și numai atunci când trebuie.

Primim acum vântul din prova babord și viteza scade la 3 noduri,

---

[2] Minunată vreme! Echipaj de mîna-ntîi! Hai să bem.

mai apoi vântul se domolește, hula rămâne înaltă și lochul arată 2 noduri. Cerul se luminează iar spre est, dar azi nu vom vedea soarele. Plouă intermitent.

Și ieri și azi constat că nici o picătură de apă nu a pătruns prin punte, pe la îmbinări sau pe lângă piciorul catargului. Ventilația cabinei, cu o trombă scurtă în prova și una ceva mai înaltă în pupa, lucrează excelent și umiditatea este suportabilă, nimic nu este jilav în interiorul cocii. În santină, două degete de apă.

După-amiază târziu, pe măsură ce vântul cade, cine credeți că se ivește pe întinsul mării? Cine altcineva decât elementul ce lipsisepână acum din povestea noastră : ceața!

Pe drumul urmat în cursul dimineții întâlnisem patru nave ce coborau spre sud, departe în tribordul nostru și una singură ne ajunsese din urmă pe când ne aflam în larg de Pelerhead și dispăruse spre est. Nu întâlnisem pescadoare, zona de pescuit fiind situată departe de ruta noastră. Totuși traficul maritim exista. Ceața venea de la vest și va face mai dificilă, ca să nu zic periculoasă, navigația noastră costieră.

Skiperul prinde la radiotelefon Fraserburgh și află următoarele : vini slab de vest, ceață densă pe uscat și pe mare cu ridicare probabilă târziu în cursul serii. Ca de obicei, râde pe înfundate, deși veștile primite prin radio nu erau chiar atât de vesele. Îl privesc mirat și-mi face cu ochiul:

— Wait and see!

Valul de ceață vine din prova babord. Secundul mă cheamă pe punte, mă lasă la cârmă și coboară grăbit în cabină. Iese după câteva clipe înarmat cu un enorm corn de ceață, minunat împodobit cu ancore și timone imprimate în lamă, prevăzut cu o curelușă de piele de trecut pe după gât. Din acest moment, pipa secundului a trecut pe locul doi, cornul are prioritate. Trece iar în prova și din clipa în care ne-a învăluit ceața, suflă din toate puterile în corn. Sunetul prelung, tânguitor, învăluie nava, se prelinge pe sub vălătucii de ceață, iradiază în toate direcțiile și parcă îți pătrunde în piept, căutând inima. La mine, a găsit-o!

Plăcerea cu care secundul trăiește fiecare clipă a zilei, jovialitatea mereu prezentă pe figura deschisă și naturalețea fiecărui gest pe care îl face, convins că cei din jurul său nici nu așteaptă altceva de la el, te remontează, te fac să guști din plin pinii și neprevăzutul temut și anume navigația în apropierea coastei pe timp de noapte, pe ceață și

în zonă de trafic maritim destul de dens.

Desigur „Nasty Moan" are o sirenă puternică, hrănită din plin de cele două baterii de acumulator, dar Robert n-o acționează, lăsându-şi tatăl să-și joace rolul care-i face atâta plăcere. De altfel, nici n-ar fi nevoie, cornul sună puternic la intervale de două minute și deci se respectă regulile de navigație impuse de o astfel de vreme.

Mă gândesc în sinea mea că s-ar putea pune motorul și în scurtă vreme am putea intra în Fraserburgh, dar nu mă amestec. Planul croazierei a fost făcut odată pentru totdeauna și ne vedem de drum.

Se întunecă devreme. Skiperul aprinde luminile de drum, roșu-verde în borduri și o puternică lampă albă, vizibilă pe 360° în vârful catargului. Vântul se menține, slab, dar ne duce cu 2 noduri și, așa cum se dăduse prognoza, pe la 9 seara ceața se ridică brusc și cornul tace, cu regret. Cu citirile de pe loch și în funcție de drumul urmat Robert estimează punctul navei. Ne găsim la 12 Mm nord de Fraserburgh. Păstrăm același cap compas încă o oră și skiperul schimbă de drum spre vest curat.

Se stabilesc carturile pentru noapte. Cum vântul a virat spre sud-vest și se menține slab dar constant, mergem tot cu 2 noduri, valurile s-au domolit și cel puțin pentru moment navigația nu pune probleme, mi se dă primul cart, urmând să-l scol pe Robert la ora 1 noaptea.

Cei doi scoțieni se duc la culcare și rămân cu „Nasty Moan", ca să zic așa, în brațe.

Frig suportabil. Nu-mi dezlipesc ochii de pe compasul perfect luminat din interior cu o lumină difuza, plăcută. Spre mirarea mea, Buddy, se vede sătul de somn, vine în cockpit și se culcă la picioarele mele, ţinându-mi de cald. Spre miezul nopții văd verde-roșu departe în prova și intru în alertă, apoi roșul dispare, verdele devine mai puternic, mutându-se repede spre nord în duduit de motor.

Noapte neagră în babord, nici un fel de luminiță, suntem departe de coastă, treaba merge strună. Citesc lochul luminat și el, mă mențin la 2—2,5 noduri și la 1 noaptea îl trezesc pe Robert, îi dau raportul și skiperul pune pe hartă noul punct: travers de Troup Head. Poziția e confirmată de luminile farului din Banff pe caro Robert le urmărește câteva clipe cu binoclul de noapte, în direcția prova babord. Răsuflu ușurat, skiperul pare mulțumit, nu cred că a dormit, sunt sigur că a stat și el cu ochii pe compasul răsturnat de deasupra cușetei sale tot timpul

cât am avut echea în mină. Se freacă la ochi ca și cum l-ar podidi somnul, trece în cockpit și eu mă vâr în sacul de dormit urmat de Buddy care pare decis să mă încredințeze de prietenia sa și se saltă lângă mine în cușetă. Mi-a rămas inima la câinele ăsta !

Am dormit dus. Secundul și-a luat cartul în primire la 4 dimineața și l-am simțit când a ieșit pe punte după mirosul bun al fumului de pipă lăsat în urma sa în cabină.

29 mai dimineața, orele 7,00. Surpriză plăcută. E senin sticlă, soare puternic, vreme rece dar înviorătoare, vântul a virat mult și bate acum din nord, cu aceeași moderație, marea și-a căpătat culoarea standard de verde-albastru, doamne, ce minunată poate fi viața pe mare!

Ne bem cafelele plus cele trei degete pe punte, scăldați în soarele rece. Secundul coboară să-și completeze somnul, nu înainte de a-l hrăni pe Buddy, pe care îl trage zdravăn de câteva ori de urechi, îl scarpină bine pe spinare și-l dă afara pe punte, sa se mai aerisească.

Skiperul aduce barca puțin spre sud-vest, până ce coasta apare la orizont și cu binoclul și cartea pilot identifica pe țărm localitatea Partknockie, apoi vine la nord-vest până ce coasta se pierde în zare.

Lochul arată 1382 Mm, am parcurs de la Leith 162 Mm.

Vântul crește, facem între 3 și 3,5 noduri. Navigație de plăcere, pe o mare bună, splendidă. Se face cald. Spălăm puntea și roof-ul, imaculate de altfel. Curînd după prânz, coasta este iar în vedere, după ce coborâse spre sud și formase Spey Bay. Identificăm pe țărm un oraș măricel, este Lossiemouth. De aici, intrăm în apele lui Moray Firth, urmând un drum spre sud-vest, cu 4 noduri până spre orele 6 după-amiaza, când Robert pune motorul și cu vânt din pupa facem 7 noduri.

Ne strecurăm printre două promontorii, unul la babord, altul la tribord, vârfurile lor apropiindu-se la o milă unul de altul, printre orășelele (porturi desigur) Fartrose și Ardersier.

În prova, Inverness.

La orele 20,30, conform planului, minunata croazieră a luat sfârşit. Superba „Nasty Moan" ne-a adus cu bine la destinație și i-am rămas recunoscător ca unei ființe dragi care-ți face bine din dragoste, știind că iubirea este reciprocă.

A doua zi am lăsat marea, am trecut prin cer, am coborât pe

pământ și de aici sub pământ, în tunelul de metrou. Viață.

## *IV. EPISODUL MALTEZ*

În 1968 soarta își face iar de lucru cu mine și mă aruncă într-un alt colț de pe suprafața pământului : Benghazi !

Bănuiesc că mulți dintre dumneavoastră — dacă ați întins mâna după cărticica asta cu povești, ați luat-o din raftul librăriei, ați dus-o până acasă (după trecerea pe la casierie) și ați ajuns cu cititul până aici — ați simțit așa ca o gâdilitură pe șira spinării numai la citirea acestei fantastice denumiri : Benghazi!

Iată, au trecut douăzeci de ani de atunci, am trăit și am lucrat aproape șase ani pe coasta Africii de Nord, dar fiorul inexplicabil ce-l simt odată cu navala amintirilor mă paralizează, îmi vine sa închid ochii și să visez...

Cum însă nu poți scrie cu ochii închiși, vă aplic în continuare electroacupunctura pe coloana vertebrală : Tobruk... Tripoli... Cirenaica... Fezzan... Sahara... Libia...

Geografie îndrăgită din copilărie, cu noțiuni și denumiri ce se încleiază în memorie fără efort și pentru totdeauna, marginea de nord a Saharei este o zona în care istoria multor milenii trecute se citește încă în fantastice orașe romane în ruină la Sabratha, Leptis Magna, Cyrene. Istoria ultimelor decenii punctează ici și colo șanțurile drumurilor cu osaturile schiloade, sângerii de rugină, ale tancurilor lui Rommel, îngenunchiate în fața școlilor și universităților noi, în fața blocurilor înalte de locuințe și a spitalelor moderne ridicate de istoria zilelor noastre.

Africa de Nord... Leagăn al unor civilizații de mult dispărute, veșnic teatru de război. Libia, cu numele ei venit din negura timpurilor, ne-a primit cu căldură — la propriu și la figurat — pe noi, cei 40 de constructori români angajați în realizarea „la cheie" a primei lucrări de construcții civile executată de antreprize românești în străinătate.

Era vorba de un canal deschis, lung de 20 kilometri, destinat colectării apelor de ploaie — da, de ploaie — din zona deluroasă din sudul Bengazi-ului și evacuării lor, prin ocolirea orașului, în Marea Mediterană. Oricât ar părea de curios, în zona respectivă plouă toamna, clar plouă torențial — odată la 2—3 ani — de rupe pământul ! Orașul se trezea sub apa în mai puțin de 30 de minute, pagubele aduse de aceste

scurte, dar năvalnice, inundații fiind enorme. De aici, ideea canalului colector de mari dimensiuni și evacuarea dirijată a apelor prin zona de est a orașului.

Lucrarea, câştigată la o licitație internațională, nu era prea mare, dar ne-a permis să „pipăim" piața, să cunoaștem legile și obiceiurile locale, să ne însușim experiența constructorilor în străinătate și să ne înjghebăm o bază materială care să ne permită contractarea unor noi lucrări în zona, ca de exemplu executarea unor școli și grădinițe de copii foarte moderne în concepție.

După cum poate cunoașteți, la asemenea lucrări beneficiarul numește un diriginte de șantier, omul care ține în mâini pâinea și cuțitul. Ai un diriginte cumsecade și priceput, mai trăiești. N-ai, problema se complică și necazurile constructorului se țin lanț.

La șantierul școlilor, guvernul libian numise un diriginte englez, pe arhitectul Charles F.

Aha, gândiţi dumneavoastră acum, acuși apare și barca. Foarte corect. Domnul F. se prezentă la post la Benghazi venind de la Atena, dar nu pe sus, cu avionul, ci pe mare traversând Mediterana cu nava sa „Tallay".

Fantastică barcă avea dirigintele nostru, arhitect de excepție și încercat navigator pe apele Mediteranei și ale Atlanticului (cu o vară mai înainte sosise la Pireu, navigând fără escală de la Liverpool!).

Când am văzut-o pe „Tallay", mi s-a tăiat răsuflarea. Ni se anunțase de la Ministerul Lucrărilor Publice ziua sosirii dirigintelui de șantier și faptul că acesta lucrase până atunci în biroul de proiectare al firmei sale de la Atena. Consultăm noi orarul de sosire la Benghazi a cursei de Atena și în ziua respectivă, la ora 9 fix, eram la aeroportul Benina, tunși, periați, cu cravată la gât și zâmbetul pe buze, gata de primirea protocolară a omului de care depindea în mare măsură realizarea în bune condiții economice a lucrărilor contractate. Facem rost de „passenger list" și surpriză : numele Charles F. nu figura pe ea !

Retur la birou. Telefonăm la minister și aflăm că domnul diriginte tocmai ia o voltă în rada portului ! Tăbărâm pe micuțul Volkswagen și fuga în port. Te pui cu englezii ?

O minune cu puntea albă și coca neagră, bandată ușor pe tribord, avansa cu grație pe pasa de intrare în port. Randa și focul de un albastru pal, ușor umflate de vânt, contrastau puternic cu albastrul închis al mării.

Odată trecută de digul de larg, „Tallay" își coboară pânzele și, după un rondou ca la carte, făcut cu motorul, acostează la dana vestică a digului de larg, dană rezervată micului trafic maritim, între două caice egiptene încărcate cu cherestea.

De pe punte coboară un bărbat înalt, blond, cu ochii negri, bine legat, în șort, bluză și sandale, puțin mirat să dea cu ochii de delegația noastră de două persoane pusă la patru ace.

Din două vorbe lucrurile s-au lămurit, domnul F. izbucnește în ars și ne poftește la bord. Noi răsuflăm ușurați, dirigintele nostru era departe de a fi un „încuiat", viitorul ne apărea în culori rozalii și în doi timpi și trei mișcări ne dăm jos sacourile și cravatele, aruncăm totul în mașină, înhățăm lădița de Pepsi Cola rece, adusă de la birou, și urcăm la bordul splendidei ambarcațiuni.

Numele bărcii venea clin mitologia feniciană, Tallay fiind cunoscută ca nimfă a ploii la acest vechi popor de marinari, fiică a lui Baal, adorată de locuitorii orașului stat Ugarit.

Construită în Finlanda, din stejar, tek și mahon, nava avea 34 picioare în lungime (circa 10,40 m) cu lățimea maximă de 3,35 m, pescaj 1,80 m, greutate de 6,5 tone, chilă fixă, lestată cu 2300 kg. Suprafața velică totaliza 50 $m^2$. Barca era dotată cu un motor diesel Volvo de 47 cai în patru timpi cu 3 cilindri, care era capabil s-o ducă pe „Tallay" cu 8,2—8,3 noduri la un consum de 2,8 litri de motorină pe oră. Cu un rezervor de combustibil din tablă nichelată de 180 l, barca avea o autonomie cu motorul de peste 520 Mm !

Cinci cușete confortabile, cabinet WC, sistem de ventilație forțată, care prelua aerul umed din exterior, îl trecea printr-un condensator de umiditate și-l introducea în interior fie răcit, fie ușor încălzit, un careu micuț, dar foarte elegant completau dotarea interioară a bărcii. De altfel, din punctul de vedere al eleganței și dichiselii, „Tallay" o întrecea pe „Nasty Moan". Totul era cromat, dublul bordaj era căptușit în interior cu piele, ușile de acces în careu și în cabina prova glisau în pereții despărțitori, tavanul cabinei și fața interioară a punții erau acoperite cu o puternică izolație termică având ultimul strat dintr-un material plastic alb și des încreții, reprezentând o bună izolație fonică. Pe jos, mocheta roșie cu dungi negre longitudinale dădea impresia că ai pătruns într-un mic, dar luxos apartament.

„Tallay" era absolut etanșă. Cârma era acționată prin timonă cu

demultiplicator de sarcină, timonă amplasată în cockpitul protejat cu un fel de parbriz prelungit pe babord și tribord, care făcea toate paralele pe mare montată și vânt puternic.

După o traversadă de aproape 600 Mm, cu o escală în Creta, „Tallay" se odihnea acum în bătrânul port Benghazi, formele ei prelungite, rasate, cromajul sarturilor și al bordajului și finisajul desăvârşit al punții și al cocii contrastând puternic cu vecinele caice îmbătrânite, borțoase și cam jerpelite. Oare așa va arăta și „Tallay" la sfârşitul domniei sale asupra mării ? Să nu uităm, bărcile trăiesc atâta timp cât pot stăpâni marea. Prima înfrângere în lupta cu albastrul marin înseamnează sfârşitul.

Cele de mai sus se petreceau în septembrie 1969. „Tallay" și-a petrecut iarna blinda 1969—1970 în apele limpezi ale portului Benghazi.

Dirigintele nostru a locuit câteva săptămâni pe barcă apoi și-a luat o cameră la splendidul hotel Omar Khayar din centrul orașului și în imediata apropiere a portului.

Pe șantier, domnul Charles F. s-a dovedit a fi un perfect cunoscător al proiectelor ce ni se încredințaseră spre execuție, gata să ajute cu marea sa experiența, totdeauna amabil și bine dispus, dar...

Ce să-i faci, a existat și un dar... Dirigintele nostru era de o intransigență dusă la limitele extreme în privința calității lucrărilor și a perfectei corespondențe a acestora cu prevederile proiectului (la a cărui întocmire de altfel participase substanțial).

De la săpături până la vopsitorii, totul, dar absolut totul trebuia să fie cel puțin așa cum se prevedea în British Standards și Codes of Practice, dacă nu mai bine!

Odată, mister Charles ne-a pus să dăm jos toată îmbrăcămintea din plăcuțe ceramice de pe un perele exterior a școlii de fele pentru simplul motiv că ici și colo unele plăcuțe erau mai închise la culoare ! Atunci, relațiile dintre noi au fost pe punctul de a se aprinde, dar am cedat, am sortat blestematele plăcuțe una câte una și le-am montat din nou, demonstrativ, într-o noapte.

A doua zi dimineața, arhitectul-marinar a dat obișnuita raită pe șantier, pasul i s-a rărit 2—3 secunde la vederea peretelui refăcut și a trecut mai departe. *No comment*, ca și cum nu se întâmplase nimic. Către prânz, îl văd că apare din biroul său de pe șantier și-mi înmânează, bătută la mașină, semnată, ștampilată aprobarea pentru

importul din România al întregului necesar de țevi negre și galvanizate de cable electrice de toate tipurile, toată gama de obiecte sanitare și robinetărie, de lămpi fluorescente și alte multe materiale. Fără această aprobare, am fi fost obligați să cumpărăm totul de la firme occidentale, nominalizate pe specialități într-o listă a furnizorilor anexată la contract. Ca să vedeți la ce pot sluji 7—8 plăcuțe ceramice mai închise la culoare!

Altă dată, ochiul de... albatros al lui mister Charles depistează o ușoară adâncitură în tabla exterioară a unui boiler electric de 100 litri, montat într-un colț al unui grup sanitar la școala de băieți. Cu degetul mare pipăie întreaga suprafață a tablei, delimitează cu oarecare greutate zona infimă adâncită cu câteva zecimi de milimetru (știu eu, apărută ca urmare a unei ușoare lovituri la transport sau poate livrat așa de către furnizor), o privește de jos în sus, de sus în jos și din părți, apoi răsucește degetul mare cu vârful în jos ! Adică alt boiler !

Ei, de data asta am jucat mai strâns, boilerul costa o groază de parale și nu aveam ce face cu cel înlocuit. Pur și simplu, până seara, sanitaristul nostru a răsucit burlanul alb cu adâncitura spre colț scoţând-o din raza vizuală la inspecția dirigintelui de a doua zi.

Domnul Charles nu fuma, nu bea, nu întârzia niciodată la program, nu făcea pe stăpânul, prindea repede bancurile și le trântea pe ale lui absolut pe neașteptate, dar tot avea un defect și încă unul dublu: practica joggingul și era mort după... table !

În fiecare dimineață la 5,30 fix, domnul Charles, îmbrăcat cu veșnica bluza din pânză de tendă, croită larg pe corp și cu guler răsfrânt, în veșnicul șort alb și în sandale, părăsea hotelul spre uimirea portarului galonat de la Omar Khayam și pornea alergând pe faleza portului trecând la 5,45 prin fața ferestrelor biroului nostru din Benghazi.

O fluturare de mină și dirigintele se avânta mai departe pe faleză, până dincolo de hotelul Continental, ocolea „Tigrul" lui Rommel, găurit frontul de un obuz, acum pe jumătate îngropat în nisip și servind drept masă pentru tăiatul oilor, ocolea hotelul și plaja acestuia și revenea pe faleză trecând din nou prin fața biroului. Știam că din acest moment mai aveam la dispoziție 20 de minute să fim prezenți la inspecția de dimineață a lucrărilor !

Apoi tablele. N-am văzut de când sunt un mai împătimit jucător de table, nici măcar la cafeneaua lui Avediz din Constanța, loc frecventat de celebri tablagii ai unor vremuri de mult apuse.

La prima aruncătură de zaruri, calmul britanic îl părăsea pe mister Charles, cedând locul unei stări de adâncă frământare, însoțită de o melodie fără ritm, cântată în surdină, pe note joase, domoale, care înceta brusc la apariția unui șase-șase sau a altei duble mari.

Dirigintele nostru juca numai la „marți", era veșnic deschis, arunca zarurile de ajungeau câteodată amândouă prin nisip și bătea pulurile de te mirai cum de nu crapă sărmanele. Avea o baftă formidabilă și continuă.

Dintre noi, singurul său adversar mai de valoare era Nelu Ionescu, maistrul nostru electrician. Venise nea Nelu de acasă cu o cutie de table ponosită, roasă de vreme și de manșetele jucătorilor, cu pulurile rotunjite ca pietrișul bătut de valuri de pe plajă, cu culorile aproape de nedeosebit și cu o crăpătură într-unul din capace de vedeai prin ea.

La prima apariție a instrumentului, domnul Charles a rămas câteva clipe paralizat, a luat în mină zarurile mici și gălbenite de vreme și a dat verdictul:

— Lovely!

După care n-a mai jucat — aproape un an de zile - decât cu tablele lui Nelușu și cu Nelușu.

Pe înserat, soarele cobora în mare spre Tripoli și cămășile noastre începeau să ni se usuce pe spinare. Turul de seară al șantierului lua sfârşit și după un duș scurt, amatorii de senzații tari se strângeau unul câte unul sub umbrarul amenajat lângă grădinița Nr. 1, aliată în stadiu mai avansat de execuție și situată mai departe de șosea, lângă un crâng de 5—6 palmieri. Aici se desfășura, aproape zilnic, meciul de table Nelu-Charles, pe lungimea a cinci partide.

Nelu juca la fel de deschis ca și domnul Charles și încă de la primele aruncări de zaruri, amândoi aveau 2 3 puluri în mină, trăgând să „intre'' !

Bafta dirigintelui nu se lăsa mult așteptată și scotea o dublă cu care băga „in casă" tot ce ținea în palmă.

— Zi așa, mister Charles !

— Exact așa, mister Nelo!

Dirigintele nostru învățase repede înțepăturile în limba română pe care și le aruncau jucătorii noștri și care fac parte din ritualul jocului oriunde s-ar practica acesta.

— Dăm zbârci, mister Nelo ?

— Nu dăm, mister Charles.

Spectatorii, chibiți disciplinați, nu scoteau o vorbă, dar nu-și puteau opri exclamațiile când vedeau modul în care plimbau pulurile cei doi combatanți sau când citeau zarurile ieșite. De altfel, sarcina principală a chibiților ora de a se arunca pe burtă în grupuri de câte doi-trei, căutând pe sub masă și pe sub bănci cubulețele de os aruncate cu foc de jucători.

Ce mai, ne aveam bine cu dirigintele nostru ! Ca urmare, certificatele de plată a lucrătorilor apăreau cu regularitate în bancă și în general treaba mergea strună.

Odată, ne pune dracul să organizăm o partidă de pescuit într-o vineri — zi de odihnă săptămânală în țările arabe.

Pe coasta mării, la circa 80 kilometri est de oraș, găsisem un loc minunat de baie, cu stănci enorme, risipite ici colo de pe plajă până la 50—60 de metri în mare, cu câteva tufișuri ce aruncau 2—3 metri pătrați de umbră și cu suprafețe netede, de nisip unde se putea înjgheba o miuță la fotbal.

Punem noi la punct autobuzul, cei câţiva pescari serioși dau iama în bazar de unde revin înarmați cu lansete, cârlige și momeli, reparăm mingile de fotbal, umplem un butoi de carbid cu sticle de Pepsi la gheață și iată-ne gata de drum.

Domnul Charles a observat desigur forfota pregătirilor și cum se plictisea îngrozitor în Benghazi, s-a lipit de noi, având mare grijă ca din grup să nu lipsească Nelu și cutia lui de table. Cum guvernul libian îl dotase cu o „Lancia" model 69, dirigintele ne-a urmat cu mașina lui până la locul pomenit, lucru ce ne-a prins tare bine după cum veți vedea..

Ajungem la stănci și ne aruncăm în apă. În jurul stâncilor, prin apa de cristal, fundul se vedea ca-n palmă. Aveam impresia că adâncimea nu-i mai mare de doi metri, în realitate fundul se afla la cinci-șase metri.

În câteva minute coasta pustie vuia de larma noastră,.. Pulurile începuseră să țăcăne, miuța se angajase, pescarii își ocupaseră locurile pe stănci și aruncaseră lansetele, „fomiștii" strângeau vreascuri pentru grătar și curățau cartofii.

Pe la 10, se prinde primul pește. Contabilul nostru, cățărat pe ultima stâncă spre larg, începe să țopăie, plimbă lanseta stânga-dreapta, învârte mosorul, dă liber, stânga iar cu puțină trudă scoale la

iveală un pește splendid, de 3-4 kilograme. Urale!

Focul e aprins și un voluntar pleacă înot cu o găleată să aducă frumoasa captură la mal.

Iată însă că odată cu găleata și voluntarul, vine pe plajă și pescarul, cu lansetă cu tot.

— Tovarășe inginer, m-a înțepat nenorocitul de mi s-a umflat palma. Și mă doare...

Asta ne mai lipsea. Mă uit în găleată la „nenorocitul” care se încolăcise pe fund și mă privea cu ochii lui de pește. Arăta splendid. Pe spinare era punctat cu mii de solzișori colorați viu în galben și verde. Pe după urechi, solzișorii erau roșii ca sângele. Imediat după cap, ridicase un ac negru, ascuțit, curbat spre gură.

Aproape instantaneu mi-au venit în minte planșele din cartea de botanică înfăţişând ciuperci viu colorate, dar.. otrăvitoare.

Peștele era suspect. Arăta prea frumos și prea rău. Ce-i de făcut?

Din lungul plajei se apropia de noi un bătrân localnic călare pe un măgăruș. Scena putea să se fi petrecut la fel de bine și acum o mie de ani, dar nu ne ardea de evocări. Iau căldarea și-i arăt bătrânului peștele. De cum l-a văzu omul a început să țipe și să-și fluture mânecile largi ale djelabieh-ului.

— Khud balak ! Khud balak ! Aveți grijă, fiți atenți!

Contabilul îi arate mâna care între timp se umflase până spre cot și locul înțepăturii.

— Indahli kakim, fisa ! Fuga la doctor !

Bătrânul înhață căldarea și aruncă pe nenorocitul în foc, grămădind deasupra toate vreascurile strânse alături.

Văzând că ne mișcăm cam greu, nedumeriți, omul se răstește la noi, urlând cât îl țineau puterile:

— Mustashfa Benghazi, fisa! La spital la Benghazi, repede !

De-abia acum ne cade și nouă... fisa. Ne repezim la autobuz dar blestematul nu vrea să pornească. Domnul Charles întoarce Lancia într-o clipă și mă arunc în mașină împreună cu contabilul. În 30 de minute eram la poarta spitalului, după ce arhitectul luase două-trei curbe pe două roți, cu 140 km pe oră, conducând în picioarele goale.

Noroc că dirigintele îşi lăsase în mașină eterna bluză și încă un șort. Trag bluza pe umerii contabilului, cu chiu cu vai îi încape pe mânecă mâna care se umflase până la umăr, îmbrăcăm amândoi cele

două șorturi și iată-ne în picioarele goale dând buzna în cabinetul medical de urgențe.

Mereu noroc cu carul. Medicul egiptean care ne-a primit a înțeles imediat din bâlbâiala mea ce se întâmplase, mai avusese cazuri similare în trecut și știa exact ce avea de făcut. Pe loc l-a întins pe omul nostru pe canapeaua de consultații și a început să-i facă injecţii, împărțind ordine în stânga și în dreapta personalului sanitar care se strânsese alarmat în cabinet.

Nea Mitică zăcea palid și-și privea mâna groaznic umflată, cu palma cât o farfurie. Pielea începuse să-i crape pe degete și vă spun drept eram distrus, convins că bietul om dăduse de ultimul său bucluc în viaţă.

În câteva minute, nea Mitică s-a trezit sub o platoșă de cuburi de ghiață, numai capul și mâna stingă i se mai vedeau. Pe gură înghițea hapuri, prin vena mâinii stângi încasa fiolă după fiolă.

Pe scurt, într-o oră avansul veninului spre inimă s-a oprit, pescarul nostru fiind în afară de pericol. Nea Mitică a mai rămas în spital două zile, dar mâna i s-a dezumflat complet abia după o lună.

Domnul Charles mă aștepta în fata spitalului, impasibil, în mașina fierbinte ca jarul, îmbrăcat numai cu chiloții de baie.

Predăm beneficiarului grupul de școli și grădinițe în vara anului 1970.

Oamenii noștri au părăsit Benghazi-ul, unii acasă, alții la noi lucrări de construcții în Tripoli.

Nea Mitică și-a vândut lanseta în pierdere și s-a lăsat de pescuit. Neluțu, după o ultimă rundă tare de table, s-a întors acasă. Eu căpătasem aprobare pentru un concediu de 10 zile, urmând să mă prezint apoi la noul șantier din Tripoli. Domnul Charles era și el în concediu și urma să plece cu „Tallay" la Pireu.

Rămăsesem singurul român în Benghazi, cu excepția lui Oaidă, cunoscutul fotbalist de la „Progresul” care antrena echipa de fotbal locală. Mă ocupam cu plictisitoare treburi de verificări de bilanț, de lichidare a organizării de șantier, de încasarea ultimelor plăți la „școli” și de transferul acasă al valutei.

Solicitarea nervoasă din ultimii doi ani începuse să se manifeste. Depărtarea de casă și de ai mei era departe de a fi un antidot și nu mai

dormeam decât două-trei ore pe noapte. Citeam în disperare romane polițiste și vedeam două filme pe zi în așteptarea încheierii formalităților de lichidare a șantierului.

Într-o dimineață, pe la 5, îmi beam cafeaua rezemat de pervazul ferestrei biroului, privind fix vasele amorțite de căldură din port și faleza pustie.

Liniștea insuportabilă e întreruptă de un bufnet vătuit ritmic și iată-l pe arhitectul navigator în cursa sa zilnică de două mile ivindu-se la capătul bulevardului.

Spre mirarea mea, domnul Charles se oprește la fereastră, se reazemă cu mâinile de zid și fără introducere mă întreabă:

— May I come in[3] ?

Domnul Charles stă pe un taburet în fața unei mese pliante și-și bea ness-ul rece, cu un cub de ghiață în el în biroul nostru nemobilat. Chiar în ajun trimiseseră totul, mese, dulapuri, scaune și paturi, într-un camion, la Tripoli.

— Am o propunere, începe arhitectul și soarbe din cafea.

Îmi aprind o țigară și privesc cusătura bluzei de tendă, acolo unde infirmierii îi tăiaseră mâneca s-o poată scoate de pe nea Mitică.

— Înainte de a pleca în Grecia, aș vrea să văd Tripoli. Facem traversarea împreună ? „Tallay" e gala de drum.

Toropeala care mă copleșise de mai bine de o săptămână s-a evaporat. Surprinzătoarea invitație a făcut să-mi bată inima repede și în clipa aceea soarele, depășind faleza, își aruncă razele pe pereții goi, incendiind încăperea, atmosfera și pe mine însumi. M-am hotărât într-o secundă ;

— Trăiască „Tallay" ! Echipajul la ordinul skiperului !

Englezul zâmbeşte din ochi și mai soarbe din ness.

— N-ar fi rea o escală la Malta. Nici aici n-am fost.

— Aye, aye, Sir ! Whatever you say, Sir!

— Putem pleca mâine ?

— Mâine nu, dar poimâine dimineață da.

— Perfect. Vă aștept poimâine la 7,00 pe bordul lui „Tallay".

---

3 Pot intra (engl)

Echipamentul de croazieră se află pe navă, nu pregătiți nimic.

Și cu asta, treaba s-a încheiat. Domnul Charles a reluat alergarea spre „Tigrul" lui Rommel, iar eu am rămas la geam, uitându-mă după bluza lui din pânză de tendă.

Din minutele următoare am intrat într-o activitate febrilă.

Sortarea și împachetarea documentelor, raportul de activitate pentru București, pregătirea bagajelor și a restului de mobilier de trimis la Tripoli. Vizite protocolare prin oraș de rămas bun, la autorități și la firmele cu care colaborasem, vizită la bancă pentru a-mi scoate diurna cuvenită și transferul în noul cont din Tripoli a fondului de rulment pentru șantierul de locuințe. Lichidarea apartamentului unde aveam locuința și biroul, o ultimă întâlnire cu Oaidă și o beție de Pepsi la grădina restaurantului de pe faleza.

Și cu asta, la revedere Benghazi, oraș minunat, cu oameni minunați. Aveam să revin după un an pentru încasarea garanțiilor de 10% din valoarea lucrărilor executate și transferul sumei la București.

Din dimineața următoare, Mediterana. La 7 fix mă prezint la bordul lui „Tallay", (ducând o sacoșă cu romane polițiste, una cu haine și o pungă de ness.

Pe punte, surpriza. Un pisoi negru ca smoala dormea dus pe cabină ! Aveam să aflu imediat că domnul Charles care se mutase la bord cu o săptămână înainte, se pomenise într-o seară cu motanul peste el în cabină. Pe loc s-a hotărât să-l ia în echipaj și, grijuliu pentru viitorul de marinar al cotoiului, l-a dus la un dispensar veterinar, l-a vaccinat cum scrie la carte, l-a castrat și, înarmat cu documentele sanitare de rigoare, l-a adus la bord.

Domnul Charles iese de sub punte ştergându-şi mâinile de ulei de motor, îmi urează bun venit la bord, îmi ia din mâini sacoșele și-mi arată cușeta pregătită pentru mine, în prova tribord. După care mă pune la treabă, fiind, vezi doamne, în întârziere!

Trec randa pe ghiu, scot focul din sacul de pânze marcat cu un I mare în roșu, dezleg barbeta prova și, vă rog sa mă credeți, la 7 și 10 eram plecați din Benghazi.

Dieselul toarce mai abitir ca motanul. Am uitat să vă spun că-l chema — pe motan nu pe Diesel — Sandy și că nu s-a învrednicit să fluture măcar un fir din mustața albă când ne-am desprins de la mal.

Cu Charles la timonă ne angajăm în rondou, urmărind sonar-ul.

3,30... 3,50... 3,70 metri.

Știam de la comandanții navelor noastre, care ne aduseseră la Benghazi materiale de construcții din țară, că în pasa de ieșire se găsea o epavă din timpul războiului, aflată la doi metri sub oglinda apei și imediat lângă ea un banc de nisip lung de 10-15 metri pe direcția farului verde din capul digului de larg.

Informația i-o dădusem skiperului abia cu câteva minute înainte, motiv pentru care pornise sonar-ul și-l urmarea cu atenție.

4,0... 3,70... 3,50

Charles virează ușor la babord și adâncimile încep să crească : 3,70... 4,00... 5,00... 6,00.

„Tallay" revine pe axul pasei de ieșire și iată-ne în largul coastei Africii de Nord.

Vremea ? Nu mă mai întrebați de vremea unei dimineți de iulie la nord de Benghazi. Puțini oameni s-ar încumeta să descrie navala de senzații percepute cu toate simțurile de o ființa umană aruncată pe negândite în mijlocul acestei naturi ofensive prin frumusețea ei. Eu vă prezint, iertați-mă, numai un șir de impresii stângace. Imaginați-vă la baza tabloului o placa de oțel de un incredibil bleumarin, aflată în totală nemișcare. De la răsărit, un reflector de antiaeriană aprins la câţiva metri de chipul tău n-ar putea arunca mai multa lumina fierbinte decât o face soarele imens ridicat la câteva grade peste orizont. Ţărmul roșcat se pierde prin diluare în altă mare, cea a cerului argintiu. De acolo, de la țărm, auzul prinde frânturi din litania muezinului. Un parfum bizar, un amestec de mirosuri savant dozate, greu, de esențe de rășini, de portocale, lămâi și roșcove, te înconjură din toate părțile și te însoțește până departe în larg.

Dieselul a tăcut de mult. „Tallay" pare lipită de vopseaua albastră, echipajul încremenit recepționează frumusețea și face rezerve din ea. Suntem vrăjiți ? Vom rămâne aici, ca elemente ale unui tablou de mari dimensiuni ?

Nici gând. Charles își scutură umerii largi, își trecu mâna peste ochi și apăsă pe starter. Dieselul rupe vraja instantaneu, „Tallay" taie oțelul albastru marin rupându-i monotonia cu spuma alba din prova și cap nord-vest. Avem o rută de urmat și-o vom urma. La drum, „Tallay"

Rămân totuși în prova, cu fața întoarsă spre țărm, până când linia roșcată dispare în baia de argint a cerului sau în cea albastră a mării.

Charles mă privește cu ochii lui negri în care deslușesc un zâmbet. Da, mă durea despărțirea de Benghazi și nu mi-a fost rușine să las la iveală acest lucru. Părăseam acolo o parte din mine, o parte din tot ce am avut mai bun. Pierdeam, simțindu-mă mai bogat ca niciodată.

Skiperul mă smulge din gânduri și mă pune să verific corespondența celor două compase de la bord. Urmăm cu motorul un cap compas de 328', Charles dorind să intre în La Valletta venind de la est. Cele două compase arată același drum. Fuseseră de altfel compensate în primăvara anului trecut de către o firmă specializată din Pireu.

Marca o pustie. Nu bate strop de vânt. Facem 7 noduri bune, ceas după ceas. Motanul doarme dus pe cabină, habar n-are că a părăsit pentru totdeauna lăzile de gunoi și șobolănimea portului Benghazi.

M-apuc sii studiez motorul, o adevărată bijuterie. Urmăresc traseul accelerației și șocului, cel al instalației de răcire, prevăzută cu radiator și ventilator, conductele de alimentare cu combustibil. Identific pompa de injecție, pompa de apă, ambreiajul și inversorul de sens.

Pe pereții micului compartiment care adăpostește motorul, realizați din placi melaminate acoperite cu un strat de material plastic de culoare roșcată, zbârcit ca un măr ionatan ajuns în primăvară și care arată cam urât, dar potolește simțitor bocănitul motorului, vadatârnând instrucțiunile de pornire și oprire ale mașinii, regulile de întreținere curentă, schemele circuitelor electrice, de alimentare și de răcire. Sub acestea, un manometru pentru presiunea uleiului, un turometru, un termometru pentru apa de răcire și un voltampermetru, toate patru aparatele protejate de umiditate într-o cutie de plastic transparent.

Pe peretele din dreapta, ingenios fixate cu benzi de cauciuc în lăcașuri pe măsură, se înșiră un set de șurubelnițe și chei de toate mărimile și tipurile, o lampă de 12 V care se poale fixa pe frunte. Dedesubt, într-o lădiță de plastic, piese de schimb : o pompă de injecție, una de apă, un set motor complet, rulmenți, curele de transmisie, două elici, două garnituri de chiulasă, un set de beculețe pentru luminile de bord și de interior, șuruburi cu piulițe cromate, holzșuruburi de cupru așezate pe dimensiuni, în pungulițe de plastic. Să sperăm că n-o să avem prilejul de a pune în funcțiune micro-atelierul ăsta !

La îndemnul lui Charles, iau la rând sertarele, sertărașele și

dulăpioarele dispuse cam peste tot în cabina pupa, în careu și în cabina prova. Aflu cu această ocazie unde sunt păstrate parâmele de rezerva, ancora plutitoare, costumele impermeabile de un roșu aprins, pentru vreme rea, prevăzute cu glugă, vestele de salvare dotate cu fluier și rachete portocalii, dispuse în doua buzunare etanșe la piept, stegulețele de semnalizare, lampa portativă, baterii tip Morse, hărțile Mediteranei cuprinzând coastele Africii de Nord, ale Greciei, Italiei, Franței și Spaniei.

Surpriză plăcută: într-un mic dulăpior dispus longitudinal, deasupra cușetei pupa babord, dau peste o barcă pneumatică pliantă, dotată cu... un motor de 6 HP, o canistră de benzină în amestec de 16 litri, un, container de plastic impermeabil ce cuprindea alimente și apă de băut pentru 3 persoane pe 3 zile și o butelie de aer comprimat ce poale umfla barca în trei secunde! Totul e vârât cu grijă într-un sac de pânză cu mânere de ebonită, sac ce se poate scoate din dulăpior și arunca pe punte în câteva clipe. Într-un buzunar de pe fața interioară a sacului se află o velă latină mică, din dacron, o vergă și un catarg liliputan, format din trei tuburi din aluminiu ce se pot îmbuca și fixa unul în altul cu un sistem simplu de coliere. Prevăzător, domnul Charles ! Dealtfel, nici o măsură menită să asigure salvarea vieții pe mare nu poate fi considerată de prisos.

Calmul plat continuă. Este amiază. După loch, am parcurs 35,5 mile, suntem încă departe de a intersecta ruta navelor comerciale Gibraltar—Alexandria. Marea e pustie, barometrul e constant, o pâclă ușoară s-a cățărat pe cer la vest.

Charles mă roagă să trec puțin la timonă. Coboară în cabină și revine pe punte cu „Agenda nautică 1970" în care se găsește o hartă a curenților de suprafață pentru bazinul oriental al mării Mediterane. Pe drumul de 328° și cu citirea de pe loch pune punctul estimat al navei la ora 10 și constatăm că am intrat — sau urmează să intrăm — într-un curent de 0,5—0,6 noduri pe direcția vest-est. Ținem cap compas 327° și Charles pregătește masa, după care moșmondește prin dulăpioare și scoale la iveală un cablu cromat, prevăzut la capete cu două arculețe moi și în zona de mijloc cu un ochi ce culisează pe cablu, dar se poate fixa de acesta în poziția aleasă cu o brățară și un șurub fluture. Agață arculețele de două cleme montate pe pereții verticali ai cockpitului și plimbă ochiul până vine peste una din cavilele din partea de jos a timonei, apoi fixează ochiul pe cablu când nava urmează constant 327°.

— Pilot automat sistem Charles F. Bun numai pe un timp ca acesta sau pentru manevre scurte, când ești singur la bord. Ne odihnim doua ore. Spre seară vremea se va schimba și vom avea puțin vânt.

În cabina prova e cald, dar suportabil. Ventilația merge la 1/2 din putere, „Tallay" vibrează ușor, motorul merge uniform, stau întins pe cușetă, dar nu pot dormi la gândul că la timonă nu este nimeni ! O fi ea marea pustie... și dacă totuși intersectăm drumul altei nave ? Dacă „celălalt" trage și el la aghioase ? Oare ne-am abătut din drum ?

Mă frământ, mă ridic în cinci minute și privesc afară prin hublourile babord și tribord. Pustiu, parcă suntem pe altă planetă.

În final, nu mai suport tensiunea și mă strecor tiptil spre punte trecând pe lângă Charles care doarme dus. Ferice de el !

„Pilotul automat", spre mirarea mea, joacă moale cavila, balansând-o lent cu 2-3° stânga-dreapta. Urmăm, cu foarte mici abateri care se anulează una pe alta, drumul stabilit de 327°! Ca să vedeți la ce s-a gândit domnul arhitect !

Pe la orele 8 seara se ridică vântul, suflând ușor din est curat. Oprim motorul și sus pânzele. Charles trece pe hartă punctul estimat și face mențiunile de rigoare în jurnalul de bord.

Tragem la sorți carturile, utilizând zarurile dintr-o cutie minusculă de table aflată la bord, desigur, din întâmplare. Cine dă mai mare, ia cartul dintre orele 20—24. Charles dă mai mare și pare contrariat, dar nu schimbă ordinea.

Prindem la radio un buletin meteo în italiană, foarte liniștitor. Pentru zona în care ne aflăm se prevede întețirea vântului de est în zori, lucru care ne bucură. Urmează muzică și trec la culcare. De data asta, citesc două-trei pagini și adorm tun.

Sunt trezit fix la 12 noaptea și skiperul îmi arată pe hartă unde suntem. Am făcut cu velele 12 mile și intrăm în zona în care putem întâlni nave din prova babord sau nave care ne ajung din urmă venind tare din pupa tribord.

Vântul s-a întețit puțin, mergem cu 3,5 noduri. Charles îmi repetă lecția cu luminile de poziție ale cargourilor și-mi cere să-l trezesc numai dacă vom nimeri într-o înghesuială.

Și iată-mă stăpân pe „Tallay" care plutește liniștită peste un fund aflat undeva la 3000 de metri sub chilă. Alung gândul ăsta și privesc cerul înstelat spre est, în jumătatea de boltă nemascată de vele.

Barca se leagănă ușor, tranzistorul cântă încet, am impresia că somnul mi-a trecut complet și viața e splendidă. Vântul se menține constant, e cald și bine. Am alături un termos mic și o ceșcuță plina cu cafea. Aprind un Lucky Strike fără filtru și nu mi-aș da locul nici pentru o strană în rai. Să vină Malta !

Cu fiecare cufundare în apă a celor douăzeci și două de lopeți ne apropiem de insula stăpânită acum de ghiaurii cărora li se zice cavaleri de Malta și poartă cu trufie semnul necredincioșilor, crucea, pe piept. Dar înainte ca Luna să răsară a doua oară, ienicerii noștri, care se odihnesc acum sub punte, îi vor trece prin ascuțișul iataganelor și amiralul nostru, Mustafa Pașa, se va acoperi de glorie. Și de avuții ! Iată-l stă și acum la locul de comandă, privind gânditor spre miază-noapte. Îi văd turbanul alb împodobit cu trei tuluri și mantia de mătase înfășurată peste mijloc.

E omul care ne conduce de ani de zile în veșnicul gihad, războiul sfânt împotriva necredincioșilor. Înfățișarea lui este întocmai prorocirii de demult a dervișului care a văzut cu ochii minții cum vor lupta pentru a duce cuvântul profetului până la capătul lumii noile trupe – ieniceri - ale măritului sultan : „Veșmintele lor vor fi strălucitoare, brațul le va fi puternic, sabia tăioasa, săgeata ascuțită!

Iată, s-a ivit acum alături de el Mara, nepoata despotului sârb Lazăr, răpită vara trecuta de amiralul nostru din cetatea Niș. Vălurile ce-o acopăr flutură, în bătaia vântului. Nu se poale odihni nici ea, sărmana, copleșită de neliniștea de dinaintea luptei, neliniște ce l-a cuprins și pe stăpânul ei și al nostru, slăvitul amiral Mustafa Pașa.

Lupta va fi grea, am auzit cu toții că ghiaurii au o căpetenie vitează și pricepută în meșteșugul armelor, Jean de la Vallette, marele maestru al Ordinului ioaniţilor, dușmanii noștri de moarte. Allah e mare, victoria va fi a noastră.

Amiralul ridică mâna dreaptă, ordona grăbirea ritmului la lopeți. Toba bubuie din ce în ce mai iute și mai tare.

Deodată, chiar în fața mea, o lumina orbitoare spintecă întunericul. O altă lumină, verde, clipește în stingă. Răsucesc timona instinctiv și virez la babord. Bătaia motoarelor colosului întunecat din prova se domolește, proiectorul de pe dunetă o scaldă pe „Tally" într-o lumină orbitoare. Sirena cargo-ului urlă scurt de trei ori și nava trece prin tribordul meu la nici o sută de metri distanță.

Am adormit la timona. Tremur din cap până în picioare. Am scăpat de abordaj ca prin urechile acului. Ce m-o fi înjurat ofițerul de cart! Ce mă fac cu domnul Charles? Nu mă mai spală toată apa Mediteranei!

Domnul Charles nu apare pe punte. O fi dormind ? Și-a dat seama că am scăpat și că observațiile — îndreptățite — nu mai au rost? Aștept. Sub punte, nici o mișcare. Revin ușor la cap compas 327° apoi îndrăznesc să-mi răsucesc gâtul, urmărind lumina albă din pupa a cargo-ului ca re se pierde în depărtare. De sub vela mare se ivește luna martor tăcut al unei clipe în care destinul a făcut o mișcare — inspirat.! — pe tabla de joc a vieții celor doi oameni de pe „Tallay". De clipa asta mi-e rușine până în ziua de azi și-mi pare rău că n-am avut curajul, măcar la terminarea croazierei, să-i mărturisesc skiper-ului ce trăsnaie făcusem în prima noapte a voiajului nostru.

Mi-am revenit greu de pe urma șocului. Până la patru dimineața, când stelele au început să pălească și bolta cerului s-a albit la răsărit, am holbat ochii de jur împrejur, la fiecare două trei minute, dar marea a rămas pustie.

L-am trezit pe Charles și i-am predat cartul. Făcusem încă 14 mile, 110 de la plecarea din Benghazi. Vintul se menținea constant din est, marea se încrețise și „Tallay" îşi vedea de drum. M-am aruncat în cușeta mea din prova, blestemându-l în gând pe crudul Mustafa și atacul lui asupra Maltei din 1565! Bine i-a făcut Jean de la Vallette că, după un lung asediu, l-a aruncat în mare împreună cu ienicerii lui !

Mă trezesc, după un somn de plumb, pe la 9. în dimineața celei de a doua zile a croazierei pe „Tallay". Charles m-a lăsat să dorm pe saturate, alături de motanul Sandy care-și făcuse culcuș în cușeta vecină din cabina prova.

Loc h-ul arată 4,5 noduri, mergem tare, bandați pe babord. Marea are valuri cu berbeci care aleargă după noi din pupa. Vânt tare, așa cum prezisese RAI.

La orizont, spre nord, ne iau încet-încet înainte două nave, dintre care una, un petrolier gigant, tinde să ne intersecteze drumul.

Charles schimba de drum la 330° și venim travers pe vânt, lăsând petrolierul să se ducă în calea lui.

La prânz, totalizăm 145 mile de la Benghazi. Marea se montează în continuare. Charles pune mâna pe sextant și face punctul: 34°30'

latitudine nordică, 18°35' longitudine estică. Mergem tare, facem 5 noduri și ceva, până spre seară, când prindem iar buletinul pentru navigatori. Vântul se va domoli, rotindu-se, urmând ca noaptea să bată de la sud sud est. O să avem vânt din pupa ?

Tot rotind tranzistorul, observ că audiția de intensitate maximă se obține atunci când bara de ferită din aparat șade transversal pe direcția postului emițător. Cunoscând ce post ai prins, obții la puterea maximă o direcție ce se poate trece pe hartă, pornind de la nordul dat de compas.

Îi explic lui Charles ce-mi trece prin cap și ne apucăm de lucru. La 8 și un sfert seara prindem Salonicul, rotim tranzistorul, trasăm dreapta respectivă pe hartă până la intersecția cu cea obținută puțin mai devreme din emisiunea lui RAI. Spre surprinderea noastră, obținem un punct situat la 34°35’ latitudine nordică și 18°17' longitudine estică, față de cel estimat pe baza măsurătorii cu sextantul de la prânz, care ne dă 34°40' latitudine nordică și 18°10’ longitudine estică. Diferențele par acceptabile dar ne dăm seama că rezultatul acestei „radiogoniometrii" este întâmplător deoarece audiția maximă cu tranzistorul se obține în interiorul unui unghi de 10°—15° față de perpendiculara pe ferită, totul depinzând de cum „pare" că se aude mai tare. Oricum, într-o mare ca Mediterana, nu e puțin lucru să știi, la bordul unei nave mici, cam unde vine Roma și unde Salonicul.

Așa cum au decis sorții, urmează să iau din nou cartul 24-4. De data asta, mă duc trap la culcare și numărând în gând câteva sute de ieniceri, reușesc să adorm.

Sunt trezit la miezul nopții, aflu că am parcurs în total 197 mile, că suntem undeva pe paralela 35° și că am „bătut" mai mult de jumătate din drumul spre Malta. Vântul s-a domolit, suflă dinspre sud, marea s-a calmat, facem 3 noduri, cartul se anunță liniștit. De data asta, ochii cât ceapa, cafea din oră în oră, Lucky Strike la discreție, dar închid tranzistorul și iau motanul în cockpit să-l mai frec pe spinare din când în când.

Am murele la tribord și merg cu vânt din pupa babord. Luna e mascată de nori care acoperă cam jumătate din bolta cerului. După ora 1 mă ajunge din urmă o navă căreia, la un moment dat, îi disting cu ușurință lumina albă de catarg, cea verde din tribord și roșie din babord, apoi treptat, roșul dispare, verdele trece departe în pupa lui „Tally" și liniștea cuprinde iar marea cea fără de sfârşit ce mă înconjoară.

Puntea albă a lui „Tallay", luminată slab de lampa noastră de catarg, are o pată verzuie în dreapta și una roșiatică în stingă, căci, vezi doamne, avem și noi lumini de poziție.

Stelele, în sectoarele de boltă fără nori, se disting din ce în ce mai greu, mai ales către vest. Mă întreb de ce și primesc răspunsul prompt : intrăm în ceață. Brusc, întunericul s-a adâncit, puntea bărcii parcă s-a micșorat, motanul se trezește, se întinde de-i pârâie oasele, apoi se face colac și dă-i cu somnul. Ce-i pasă lui ! Vorba e că ce mă fac eu !

Vântul a căzut brusc și stăm. Să-l scol pe Charles? Să mai aștept puțin.

Vă rog sa mă credeți, cele ce urmează s-au petrecut aidoma, n-a mai fost vis ci, pură realitate.

Mă răsuceam indecis în cockpit când, spre groaza mea aud de undeva de departe, din stingă și din dreapta în același timp, un... răget de măgari ! Da, repet, un răget de măgari, acolo în buricul Mediteranei, la 200 de mile de țărm !

M-a luat cu fiori. Îmi pierdeam mințile? Mă bătuse soarele în creștet și aveam halucinații? Palmele mi s-au udat de transpirație și din nou... răgetul cumplit.

Mă reped spre cabină și dau nas în nas cu Charles, în chiloți și cu părul vâlvoi, care urlă ca un apucat :

— What the hell is going on ? (Ce dracu' se întâmplă ?)

Ciulim urechile și iar răgetul se face auzit, la fel de departe și din toate direcțiile.

Charles se năpustește în cabină, aprinde proiectorul montat la baza catargului, acționează claxonul, pornește motorul, totul în două secunde și urcă pe punte ţinând în dreapta un porta-voce cu baterii.

Rotesc proiectorul cu 180°, nimic decât vată în tone pe tot sectorul din prova.

Înainte ca panica să ne cuprindă total și judecata să ni se întunece, la fel de brusc pe cum apăruse, ceața se despică în prova, așa cum s-ar deschide lent porțile unei ecluze și prindem în proiector un vas de circa 1200 de tone, nemișcat, cu puntea de comandă slab luminata din interior. Rămânem cu gura căscată !

Charles își revine primul și oprește claxonul, urmat la o secundă de răgetul înnebunitor. De data asta știm de un de vine, din burta neagră

a nenorocitului din prova !

„Tallay" se apropie, plimb proiectorul pe toată lungimea nenorocitului și citim pe el „Citta di Livorno". Nu era „Olandezul zburător", era cu adevărat bătrâna carapace care de treizeci de ani făcea cursa Napoli-Palermo-Benghazi și, printre altele, ducea în cală și câte o turmă de măgari de import!

Văzusem de multe ori nava în port la Benghazi și asistasem odată la debarcarea distinșilor pasageri. Dar puteam eu să-mi închipui că o vom întâlni în mijlocul Mediteranei ? Poale că da, cert este însă că celulele cenușii nu mi-au funcționat și n-am legat înspăimântătorul răget pe mare cu blinda și prăpădita „Citta di Livorno" care ne încrucișa drumul.

— What the hell is going on ? repetă Charles în portavoce, adresându-se bătrânei carapace.

— Guasto ai motori, capo ! răspunde cineva de pe comandă. (Pană de motor, șefule!)

Guasto ai motori! Măgarii, desigur, nu puteau impresiona pe nimeni la bordul lui „Citta di Livorno".

Ne cuprinde un ars nervos, Charles înjură pe limba lui printre hohote, eu pe a mea printre sughițuri și cuplăm motorul. Măgarii rag în draci, excitați se vede de claxonul nostru și „Citta di Livorno" rămâne departe în pupa să-și repare guasto ai motori. Întâlnire noaptea pe la trei!

Charles n-a vrut să treacă evenimentul în jurnalul de bord, zicând că n-o să-l creadă nimeni și că dacă l-ar povesti, ar avea toate șansele să fie luat peste picior. Eu unul, mai încrezător în puterea adevărului, l-am pomenit în povestea malteză și sunt gata să trag consecințele.

Noapte de pomină. Am rămas amândoi pe punte, gustând cu toate fibrele ființei noastre aventura și frumusețea nopții de vară mediteraneene.

Am continuat cu motorul până la 8 dimineața, apoi vântul s-a ridicat din nou din est și sus pânzele.

Charles face punctul: 35°40' latitudine nordică, 17°31' longitudine estică. Suntem aproape de latitudinea Maltei și skiperul schimbă de drum: 280°. Continuăm cu vântul din pupa tribord până seara, întâlnind câteva traulere și șalupe mari de pescari, o duzină de cargo-uri și un pasager, alb ca o lebădă, ce se îndreaptă poate spre Creta, poate spre

Port Said.

Până seara la 8 lăsăm în pupa, în total, 278 mile. Vântul suflă deseori în rafale, dar se menține constant din est sau sud-est.

A treia noapte pe mare o petrecem împreună în cockpit. Să fi simțit Charles că am adormit atunci la timonă? Mă bate gândul că prea a fost gata de intervenție la răgetul măgarilor. Acum, ce mai, laptele e vărsat, l-am luat pe „nu" în brațe, îl țin strâns.

În zori, marea e din nou montată, ici și colo câte un berbece. Vânt bun din sud est, mergem ca pe ață, ceas după ceas. Înainte de a se lumina bine, întîlnim un trauler, cu prova pe noi. O lumină albă la catargul pupa, apoi una verde și una albă dedesubt, la catargul prova. Două lumini albe suprapuse la babordul lui. Traducerea? Trauler mai lung de 50 de metri, lansează plasele. Îl ocolim prin tribordul lui și ne vedem de drum.

Circulația s-a întețit după miezul nopții, permanent am avut în raza vizuală cel puțin luminile unei nave. Acum, pe lumină, pericolul a scăzut, distanțele se apreciază mai corect și cu ușurință.

Suntem frânţi.

Charles se hotărăște și pune motorul din plin. Vom atinge Malta înainte de căderea serii.

La prânz facem punctul și s-ar părea că mai avem 45 de mile. Schimbăm drumul la 250° și, ajutați și de vânt, cu motorul neforțat, facem 7,5 noduri și după amiază la 6 avem Malta în prova.

Am avut vreme favorabilă. Ne-a purtat din pupa vântul de sud-est, numit de maltezi „gregale". Dacă ar fi bătut „maggistral"-ul, din nord-vest, am fi avut de furca.

Un „Caravelle", venind din sud, se pregătește de aterizare pe Luqa trecând pe deasupra noastră, virând spre vest, ușor înclinat.

Insula a apărut complet din mare, o gogoașă de piatră, gălbuie, dungată ici și colo de linii verzi. Binoclul mi s-a lipit de ochi.

Ne luăm după un marfar de 4000 tone care ne va conduce spre port. Reducem puțin viteza, coborâm pânzele și ne plasăm în pupa marfarului.

La Valletta se află în fața noastră. Trecem pe lângă un fort impozant, pe malul din tribord, apoi pe lângă o navă de peste 20.000 de tone — o navă atelier, amarată la malul stâng al golfului. Orașul se vede bine acum, pe un delușor, în spatele portului populat până la refuz de un

popor de bărci ciudate, aducând a gondole, care se agită, traversând pânza de apă în toate direcțiile.

Muzica, izvorâtă de pe țărm, de pe bordul bărcuțelor din gâtlejul câte unui pescar cu mâna pe eche, ne învăluie din toate părțile. Toată lumea aceasta de mare ne face cu mâna, ne claxonează, unul ridică din barcă o placă albă pe care scrie „HOTEL — FIRST CLASS — DANCING", altul își ridică în creștet un pepene galben uriaș și am impresia că vrea să-l arunce pe bordul lui „Tallay". Charles mormăie ceva pe limba lui, i-e frică sa nu dea peste cineva, dar își menține zâmbetul pe buze.

Cu chiu cu vai, primind lămuriri în italiană, spaniolă, arabă și engleză de la escorta noastră, ne găsim un locușor la o bucată liberă de cheu și „Tallay" își începe odihna, după patru zile și trei nopți de traversadă.

Declinăm toate ofertele celor din jur, refuzuri primite fără urmă de supărare, ba chiar cu înțelegere, se vede că nu arătăm chiar a turiști americani. Așteptăm ceva autorități până la 8,30 seara, nu vine nimeni, pregătim o masă bogată și la culcare.

În ziua următoare vizităm orașul. Mă surprinde în primul rând circulația pe stânga a vehiculelor. Charles tace dar pare satisfăcut că a mai rămas ceva din stăpânirea engleză a insulei dintre 1800 și 1964, an în care Malta își proclama independența în cadrul Commonwealth-ului.

De altfel, încă din secolul II î.e.n., insula a cunoscut numai dominații străine. Fenicienii (malta = refugiu, în limba feniciană), cartaginezii, romanii, bizantinii, arabii, normanzii, cavalerii Ioaniți, francezii lui Bonaparte și, în final, englezii au fost pe rând stăpânii grupului de cinci insule ce astăzi formează Republica Ta' Malta.

Limba oficială e malteza, un amestec straniu de italiană, arabă și spaniolă, de fapt un dialect arab de origine semitică, singurul scris cu litere latine.

Nu se mai vede nici o urmă a sălbaticelor bombardamente aplicate de aviațiile germană și italiană în timpul celui de-al doilea război mondial.

Orașul e împodobit de clădiri ca cea a Universității, și Parlamentului, a fostului sediu al cavalerilor Templieri, teatrul Mancel. Dar farmecul său deosebit e dat de căsuțele viu colorate, cu parter și etaj, cu balcoane închise, ieșite mult în afară, de care se reazemă femei

în bluze albe, adânc decoltate, veșnic în conversație intima cu vecinele de peste drum, aflate și ele în balcoanele lor, la doi metri distanță.

Două elemente caracterizează strada malteză obișnuită : muzica ce te asaltează de pretutindeni și curățenia desăvârşită.

În piața cea mare, schimbasem ceva dolari în lire malteze (1 liră la 3 dolari) și ne punem pe cumpărături. Luăm 2 wizna de roșii (8 kg), 10 ratali de cartofi (8 kg,) câţiva pepeni, portocale și două lăzi de sucuri de fructe. Încărcăm totul într-o trăsurică vopsită în verde și roșu, trasă de un cal alb, plin de curele, curelușe și flori roșii și facem turul orașului, apoi în port unde debarcăm marfa la bordul lui „Tallay".

Cum până la prânz nu ne întrebase nimeni de unde venim și ce căutăm, dăm o raită prin port cu pașapoartele în mină, ochim o firmă cu HARBOUR MASTER și intrăm într-un birou elegant unde ne primește un tânăr de 30—35 de ani, îmbrăcat într-o uniformă aproximativă, formală dintr-o cămașă cu mâneci scurte, de culoarea nisipului și pantaloni negri, perfect călcați.

Amabil, tânărul ne poftește să luăm loc, sună după Pepsi, ne pune în față un teanc de pliante turistice și ne recomandă pentru seara două restaurante, unul în centru și unul pe faleză.

Văzând cum stau lucrurile, ne băgăm pașapoartele în buzunar. Charles îi spune că plecăm spre Tripoli în dimineața următoare, dar nu obține decât o reacție insignifiantă:

— As you wish, Sir. (Cum doriți). Ne pare rău că nu ați planificat un sejur mai lung pe insula noastră.

Îl părăsim pe amabilul, dar deconcertantul căpitan al portului, ne hotărâm să-i urmăm sfatul și ne petrecem seara, în veselia generala ce aprinsese grădina și trotuarele, la restaurantul din centru pe care ni-l recomandase.

La 11 seara ne reîntoarcem pe jos la bordul lui „Tallay" și dormim ca niște stele de mormânt feniciene.

A doua zi dimineață, facem plinul de apă și de motorină și părăsim cu motorul La Valleta, orașul în care până și regele pesimiștilor de pe pământ ar prinde chef de viață, abdicând și trecând cu arme și bagaje la optimiști.

Traversarea spre Tripoli a fost dificilă, ne-a luat două zile și două nopți. De-abia în dimineața celei de a treia pe la 11, am ghicit în zare, spre sud, linia roșcată a scutului african.

Carturile de la 24 la 4 le-a luat Charles. Nu s-au mai tras la sorți, motivul fiind că acum era rândul lui la greu. Mi-a convenit motivarea, dar nu mi-a căzut bine.

În prima zi am fost obligați să mergem cu motorul până la prânz, grăbiți să ieșim din calea vapoarelor ce ocoleau Malta pe la sud, luptându-se cu un puternic vânt din prova, cald și uscat, care vopsise jumătate din bolta cerească în galben murdar, galbenul nisipului, adus de „ghibli"-ul libian din străfundurile Tripolitaniei.

După amiază „ghibli"-ul s-a potolit, a virat spre sud-vest și ne-a obligat să navigam în volte lungi de 12-13 mile, cart după cart, pe mare puternic montată. „Tallay" a dovedit cu această ocazie remarcabile calități și anume derivă mică, viteză, stabilitate deosebit de bună.

A doua zi, Charles face punctul și găsește 34°40' latitudine nordică și 13°23' longitudine estică, valori foarte apropiate de coordonatele obținute prin estimă, lucru ce-a dovedit că își cunoștea bine barca și că avea calități înnăscute de navigator. Ca să nu mai vorbim de tact, decizie, stăpânire de sine și... umor!

Vremea s-a menținut nefavorabilă — pentru noi — și în noaptea celei de a doua zile, cu același vânt uscat, mereu în schimbare, mereu din prova și în rafale, pe o hulă puternică venind din sud-vest.

În rada portului Tripoli ne strecurăm cu pânzele sus prin mulțimea navelor aflate la ancoră în așteptarea accesului la dane și la ora 13 traversarea ia sfârşit.

După un voiaj de 600 mile, pe durata a șase zile și jumătate, parcurgând o distanță medie de 92,3 mile pe zi, cu o viteză medie de 3,8 noduri, mi-am luat rămas bun de la Charles care n-a părăsit barca, el urmând să traverseze din nou Mediterana spre Pireu, eu luându-mi în primire noua lucrare.

Ne-am despărțit cu bănuiala — se pare, întemeiată că nu ne vom mai revedea niciodată.

Undeva în memorie însă minunea alb-neagră „Tallay" și figura bărbătească a skiperului ei se vor șterge numai în ultimele clipe, dacă nu chiar în cea din urmă.

## *V. „ONDINE" — ULTIMA DRAGOSTE*

La 28 aprilie 1984 a începui numărătoarea inversă în pregătirea croazierei cu „ONDINE" — de la Portul Tomis la Sf. Gheorghe, cu start planificat pentru 28 iunie 1984.

La 28 aprilie echipajul a plecat la Constanța, sosind la Mamaia pe o ploaie mocănească ce se transforma uneori în burniță.

Am regăsit pe „Ondine" așezată cuminte pe cavaletul ei, pe cheul bazei sportive „HIDROTEHNICA", unde a fost găzduită pe timpul iernii prin înțelegerea și bunăvoința consiliului oamenilor muncii de la Centrala Antrepriză Generală de Construcții Hidrotehnice — Constanța.

Să vă prezentăm ambarcațiunea :

„Ondine" are 9 m lungime, 3 m lățime în secțiunea maestră, pescaj 1,30 m, 6 cușete, motor interior în doi timpi de 24 cai, catarg de 11,7 m, suprafața totală a velaturii 32,7 mp, din care randa 21,3 mp și focul 11,4 mp. Ambarcațiunea este de tipul yawl, cu derivor lestat de 1300 kg, coca din stejar, cârmă cu eche manevrabilă dintr-un cockpit minuscul, cu balcoane prova și pupa din țeavă de 1", foarte solide.

Intrând în cabină am găsit apă în santină, apă din ploi ce pătrundea în continuare pe la tambuchiul prova și pe la îmbinarea pereților cabinei cu puntea.

Deși afară vântul crescuse la forța 5 și temperatura aerului scăzuse la 6—7°C, am deschis hublourile pentru aerisire și am început să facem lista operațiunilor necesare în vederea croazierei.

Se impuneau îndepărtarea stratului vechi de vopsea, chituirea cocii, refacerea brâului de stejar din jurul punții pe două porțiuni, eliminarea pătrunderilor cu apă, sudura unei balamale la tambuchiul cabinei și înlocuirea a două coaste în zona pupa babord pe care, spre surprinderea noastră, le-am găsit crăpate la mijloc. Cât timp a fost la apă, barca nu fusese lovită niciodată de cheuri sau de alte ambarcațiuni și nici nu lovise funduri mici. La ridicarea pe cheu cu macaraua, nu se întâmplase nimic, așezarea pe cavalet decurgând normal. De altfel, filele bordajului, la exterior, nu prezentau nici cel mai mic semn de lovire.

Să fi acționat cine știe ce tensiuni interne, datorate variației de căldură și umiditate ? Să fi avut un defect ascuns al piesei de stejar din care au fost lucrate cele două coaste ? Ipoteze se mai puteau face, discuțiile se încingeau și puteau continua până la miezul nopții așa că am pus punct — se cerea dublarea coastelor fisurate cu altele noi și

operațiunea a rămas să fie executată de Nicolae Ratea, acest minunat om de mare, priceput în tot ce ține de ambarcațiuni cu vele, așa cum puțini se mai află la noi, săritor și gata să dea o mină de ajutor veliștilor de pe Siutghiol.

Am închis hublourile, am înfundat un prosop în trombă, am aprins două spirtiere în micul compartiment al bucătăriei, punând de o cafea și am trecut la problema asigurării luminilor de marș.

Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare cere ca o ambarcațiune având caracteristicile „Ondinei" să aibă la pupa — pe timp de noapte — o lumină albă vizibilă pe 135° și, dacă este posibil, o lumină verde la tribord și una roșie la babord sau un felinar combinat. Am hotărât să rămânem pe lumina albă din pupa și pe felinarul combinat, cu alimentare de la o baterie auto de 12 V, 55 A, lampa propriu zisă incluzând un bec de 12V, 30 W.

Pentru iluminatul interior al cabinei, am ales trei plafoniere de Dacia 1300, dispuse câte una la cușetele pupa babord și tribord și la masa de navigație.

Cafeaua a dat în foc, dar ne-a mai rămas destulă ca să ne umplem paharele de plastic și în fumul iscat de două „Mărășești" sănătoase, să atacăm chestiunea cea mai spinoasă : facem pornire automată la motor ?

Treaba asta cu pornirea motorului prin tragere cu o scotă dată pe după o fulie, având un diametru mic (12 cm.) ne dăduse de furcă, atât din cauza compresiei puternice a motorului, cât și din cauza poziției incomode de tragere, în spatele scăriței de acces în cabină.

Unul din colegii de patimă de la clubul „Electrica" — București, excelent mecanic auto, velist din grupa „marină" și constructor de ambarcațiuni cu vele, no sugerase ideea de a face rost de un electromotor, dinam de Steyer tip 1940, cu care am fi putut acționa rotirea fuliei motorului printr-o curea de transmisie auto și, după pornirea păcănitoarei, să obținem curent de la dinam cu care să reîncărcăm bateria de acumulatori. Avantajul dotării cu o astfel de sculă consta în faptul că nu se consuma spațiu prea mult în „compartimentul mașinii".

Ne-am apucat să facem măsurătorile necesare amplasării electromotorului și bateriei și să determinăm poziția și lungimea cablajelor, timp în care „Ondine" a început să trepideze pe cavalet, în bătaia în rafale a vântului din ce în ce mai puternic. Amarnică vreme de

1 mai !

Înghețați și uzi ne-am strâns calabalâcul, am stins spirtierele, am desfundat tromba și am închis roof-ul, după care am coborît din barcă pe cheul spălat de valurile lacului.

Entuziasmul nostru scăzuse bine, dar ne prefăceam că nu ne sperie o vreme atât de câinoasă, cu care nu am fi vrut să avem de-a face pe mare.

Cazați la Hotelul „Aurora" din Mamaia, care îşi deschisese porțile pentru zilele de sărbătoare de la începutul lunii mai, am apreciat strădania personalului pentru o bună deservire a acelor turiști care, într-un moment de pierdere a rațiunii, se aventuraseră pe litoralul însorit și am tremurat cu toţii două zile și două nopți, admirând marea vineție ce-și arunca necontenit brațele de spumă pe plaja pustie.

Totuși nu mai era mult pînă la vară !

Pe 2 mai, vremea s-a mai îmblânzit și — surpriză – a apărut și soarele, temperatura aerului s-a urcat la nesperata valoare de 17°C și fața lacului Siutghiol s-a ridat mărunt, schimbându-şi culoarea într-un verde jilav. Marea însă și-a păstrat până seara aspectul de forță stăpânită, dovadă spinarea domoală a hulei ce venea de undeva dinspre nord-est.

Profitând de vremea îmbietoare, înainte de plecarea spre București, ne-am reîntors la ONDINE, am scos iar apa de ploaie din santină, depistând trei zone de pătrundere : hubloul din prova tribord (garnitura de cauciuc... lipsă), peretele din tribord al cabinei de îmbinare cu puntea (de chituit și apoi de acoperit cu o peliculă de nestrapol) și peretele din pupa babord al cabinei, tot la îmbinarea cu puntea (la fel, de chituit, rostul de acoperit cu o șipcă de secțiune triunghiulară, apoi de aplicat un strat de nestrapol).

Am demontat fulia de pornire cu scota de pe axul motorului, pentru a confecționa la București alta, cu acelaşi sistem de prindere pe ax, dar cu un diametru de doua ori mai mare, astfel încît dinamul să lucreze în regim de 1200—1300 ture/minut.

La 2 mai seara, ne-am întors la București, găsind în cutia de scrisori aprobarea pentru efectuarea croazierei pe Marea Neagră.

Între 2 și 12 mai am găsit dinamul de Steyer, am confecționat fulia cu pricina la o cooperativă în Piața Matache, am cumpărat o curea de transmisie de Skoda 1000 și am realizat sistemul de prindere a

dinamului de peretele compartimentului motor, sistem ce permite glisarea pe verticală și orizontală a dinamului, astfel încât să se poată întinde cureaua de transmisie și să se aducă cele două fulii — cea de pe dinam și cea de la motor — în același plan.

Ne-am chinuit mult cu proiectarea și execuția unui dispozitiv de adaptat pe ghiu și pe catarg, care să ne îngăduie să luăm terţarole. Am văzut câteva montate la unele ambarcațiuni, am văzut și 2—3 fotografii prin reviste de specialitate, dar până la plecarea pe mare nu am, reușit să confecționăm și să montăm o asemenea minune, de care am fi avut mare nevoie la 1 iulie, așa cum o să aflați din povestirea noastră. O asemenea „sculă" este absolut necesară la o croazieră mai lungă și ne vom strădui să o realizăm în viitorul apropiat.

La 12 mai — Constanța din nou.

Am vizat la Căpitănia Portului carnetul ambarcațiunii și am plătit taxa anuală de 70 lei. Apoi fuga la Siutghiol unde am regăsit-o pe „Ondine" arătând groaznic. Fusese îndepărtat stratul de vopsea de pe întreaga cocă, capacul cabinei avea câteva „plăgi" cât palma — se scosese stratul de nestrapol și împâslitură din fibră de sticlă în locurile unde crăpase. Ehei, era mult de lucru și, deși vremea se menținea mohorâtă și amenința cu ploaia, echipajul a sărit ca unul, de fapt echipajul se compune din subsemnatul și fratele său, skiperul Mircea Carp, și s-a apucat de treabă. Chituire (cu chit din praf de cretă și minium de plumb), șlefuire, vopsire cu vopsea anti-vegetativă până la linia de plutire.

Cu tot frigul, am dormit pe barcă în cele două cuşete din prova - erau singurele oarecum uscate. Zic oarecum, pentru că spre seară a început ploaia și din când, în când, pe lângă rama tambuchiului prova, scăpa câte o picătură de apă. Am ieșit pe punte cu lanterna și am verificat centimetru cu centimetru îmbinarea ramei tambuchiului cu filele de stejar ale punții, fără a găsi locul de infiltrare. Am ajuns la concluzia că apa venea de cine știe unde dinspre prova, pe sub călăfătuiala dintre file, călăfătuiala care cedase, se vedea ușor, pe anumite porțiuni. Cum reparațiile în astfel de cazuri nu prea dau roade, se impunea scoaterea totală a calafatului cu un țicling și turnarea la cald a unui amestec de bitum și seu de oaie. De unde seu de oaie ? Cine cunoaște ciobani și baci? La întrebările astea de 1000 de puncte
fiecare, spre surprinderea mea, a răspuns calm Mircea — inginer

constructor — cum că nu este nici o problemă, are o sursă de... seu și va face rost în câteva zile de 2—3 kilograme. Și a făcut, dar n-a avut o relație și la Institutul Meteorologic, așa ca vremea ploioasă, menținându-se până la 23—24 iunie (în special duminicile când puteam veni și lucra la barcă fără a ne „mânca" din concediul de odihnă), operațiunea de refacere a călăfătuirii întregii punți nu s-a putut executa și a fost amânată pentru toamna anului 1984. Așa s-a făcut că am avut parte de umezeală — termen gingaș pentru saltele ude și pături jilave — pe ultimele 2 zile ale croazierei, când a plouat binișor pe mare și soarele s-a arătat zgârcit în apariții. În seara cu pricina însă, am rezolvat problema punând ligheanul de plastic sub zona cu picăturile și am dormit în poziție de „drepți", aliniați de o parte și de alta a sus numitului lighean în care am găsit dimineața cam 3 căni de apă. Plouase toată noaptea!?

Tot în sâmbăta aceea, seara, am probat sistemul de preparare a copioaselor mese ce intenționam să le luăm în timpul drumului. Amândoi membrii echipajului, specialiști în pregătirea felurilor rapide — ciorba din plic + zarzavat proaspăt + bulion + 2 linguri de vegeta, cartofi prăjiți, ouă fierte și tot ce iese din cutiile de conserve aflate prin preajmă - au aprins „cuptoarele" și au pregătit masa. „Cuptoarele" sunt de fapt două spirtiere fără fitil, funcţionând cu spirt lichid (spirt medicinal) aflate sub un grătar de excursii, obișnuit, completat cu o ramă sudată din oțel beton 0 5 mm care are rolul de a reține pe foc oalele — de fapt, oala — sau ibricul de cafea sau tigaia de cartofi prăjiți (și pește, păi nu?) obiecte foarte nedisciplinate pe mare rea, înclinate să-și arunce conținutul ce le devine insuportabil pe valuri, poate au rău de mare, direct în adidașii bucătarilor aflați în exercițiul funcțiunii în compartimentul bucătărie.

Utilizând doua asemenea spirtiere, a 32 lei bucata în comerț, în condițiile în care oala de ciorba conține circa 3 litri din viitorul lichid comestibil ,și este acoperita cu o farfurie ce se îmbucă bine, amestecul hrănitor va începe să fiarbă în 15 minute, dacă ați avut grijă să puneți spirt și să-l aprindeți. Consumul maxim de spirt s-a dovedit a fi de 700 grame pe zi, cel mediu nedepășind 500 grame pe zi.

Desigur, se poate utiliza un aragaz de voiaj sau —dacă este loc în baracă — și unul normal cu 2 ochiuri și butelie. Credem însă că apropierea într-un spațiu restrâns, a buteliei de gaz cu canistra de benzină, cu cutiile de vopsea și diluanți, cu bidonașul de nestrapol pentru mici reparații, reprezintă un prea puternic pericol de incendiu la bord,

mai ales dacă echipajul mai și fumează. În plus, la escale, trebuie să fii cu ochii în patru să nu rămâi fără butelie !

Unde rămăsesem ? Parcă pe ploaie undeva. Sigur, în cabină, lângă ligheanul de plastic, sâmbătă 12 mai, noaptea, după o masă plăcută. Fără glumă, ciorba pregătită ca mai sus, cu un pumn de tăiței aruncat când începe să susure fiertura, e delicioasă și spornică.

În noaptea cu pricina însă a fost frig zdravăn, de ne-am învelit și cu randa și cu focul. Și umezeală ! Ce primăvară domnule ! De toamnă !

A doua zi, duminică, echipajul a acționat la prima oră cam liniar, după cafea, însă încheieturile s-au reuns se vede și a început coțopeneala cu dinamul, bridele lui și suportul cel savant care permitea — chiar și după fixarea și strângerea șuruburilor - deplasări de reglaj în două planuri.

Am terminat totul cu bine, nici măcar n-am uitat să trecem cureaua de transmisie pe după fulii, înainte de a încheia fixarea. Ansamblul arăta ca o rachetă spațială, da nu mergea. Electromotorul nostru nu putea să rotească motorul!

Pentru a nu pierde timpul în lamentări și idei și presupuneri, am trecut la continuarea vopsitoriei pe babord și terminarea chituirii pe tribord.

Ne-am întors seara în București cam turtiți (ne pierdusem forma liniară), în schimb eram obosiți, pătrunși de frig și tare murdari.

La 19 mai, iar Constanța. Perseverare diabolicum!

Nicolae Ralea montase brâul pe porțiunile ce se cereau refăcute, înlocuise coastele rupte, vopsise coca în interior în zona santinei și reușise să sudeze balamaua la tambuchiul cabinei.

Spre seară, ați ghicit, a început ploaia. Adio vopsitorie. Ne-am distrat însă în continuare cu pornirea automată. Confecționasem la București, din aluminiu, o fulie enormă, cu un diametru de 260 mm pe care am montat-o pe axul motor. Sistemul de glisare pe orizontală și verticală a dinamului a lucrat bine — de mirare — și ne-a permis să în tindem cureaua de transmisie ca la carte, știți cum adică : apeși cu degetul pe curea între fulii și vezi să nu cedeze mai mult de 10—15 mm. Contact! Motorul a început să se rotească leneș, cu opinteli la punctele de compresie maximă în cilindri, fără să capete o turație cât de cât rezonabilă și bineînțeles că nu a pornit. Era ceva putred în Danemarca,

fără ca să mai luăm la socoteală două șipci din peretele cabinei care s-au arătat și ele putrede pe 15 - 20 centimetri spre ușița din pupa.

Am lăsat baltă problema pornirii automate și am remontat pe axul motor fulia inițială, cu pornirea prin tragere cu scota. Am verificat magnetoul, am completat uleiul la distribuție și din exces de zel, am montat la capătul fișelor de la bujii câte o pipă din ebonită. Deși eram pe mal și deci pompa de apă nu putea lucra și răci motorul, am încercat să-l pornim pentru câteva secunde, să-i auzim „torsul".

Spre dezamăgirea noastră, motorașul a început să facă nazuri. Pornea la „sfert", dar după două, trei “secunde strănuta puternic, aruncând afară prin carburator, amestec de benzină cu ulei și se oprea. Altă dandana !

A doua zi dimineața au venit să ne consulte motorul diverși experți, cu ajutorul ne dezinteresat al cărora aproape l-am făcut bucăți, demontând până și chiulasa, ca să nu mai vorbim de carburator și magnetou — că altceva bietul motor DKW nu mai avea. Până la urmă tot nea Jenică bătrânul, tatăl motoarelor în doi timpi ce se zbenguie de ani pe apele lacului Siutghiol, i-a venit de hac. Și-a băgat degetele noduroase în găoacele pipelor și a constatat sosirea neregulată a scânteilor la bujii.

Cum magnetoul era în regulă, moșul a scos pipele noi nouțe și le-a aruncat cu mult calm în lac, după care a legat fișele direct la bujii și DKW-ul a consimțit să pornească și să meargă rotund.

— Dacă băgați toate fleacurile în circuitul electric, așa vă trebuie!

— Măi, nea Jenică, pipele astea elimină pericolul ca scânteia să sară direct pe chiulasă...

— Da, dar numai dacă sunt bune. Astea ale voastre n-au fost!

— Păi erau noi...

— Noi, da proaste... Căutați unele mai bune, de Moskvitch.

Cu rezoluția asta s-a încheiat Marea Problemă Mecanică și, profitând de vremea acceptabilă, am terminat vopsitoria, înlocuirea șipcilor putrede și umplerea cu chit de nestrapol a zonelor ce trebuiau reparate pe capacul cabinei.

La 26 mai — desigur, fuga la Constanța. Vremea tot îndoielnică. Am vopsit cabina cu alb și utilizând tiparul confecționat de Nicu Ralea, am scris pe ambele borduri RSR-CP Constanța — nr. 471 — ONDINE.

La 2 iunie am terminat instalația electrică, la 3 iunie am vopsit cu

palux catargul și ghiul și am montat pe punte noul rezervor de benzină, confecționai special după forma curbă a peretelui cabinei.

La 9 - 10 iunie s-au demontat întinzătoarele bordajului, sarturilor și straiului, s-au uns și s-au remontat la loc. Am chituit și vopsit cârma și am mutat pârghia de acționare a accelerației în cockpit.

La 16—17 iunie am demontat și gresat pompa de apă și am tras instalația de iluminat în interior, găsind un loc potrivit pentru acumulator sub cușeta pupa tribord.

A fost amenajată masa de navigație (pe capacul cutiei răcitorului) montând un bec de far Dacia la capătul unui braț articulat legat sub raftul de farfurii aflat în babord, deasupra răcitorului. Raftul „bibliotecii" a fost completat cu .Jurnalul de bord, cartea pilot a Mării Negre ediția 1981, „Îndrumătorul marinăresc" al lui M. Bujeniță, ediția 1959 (o carte de extremă utilitate pentru cei ce iubesc marea și pe marinari, devenită o raritate), „Tratatul de navigație maritimă" a lui Gh. Balaban și cu foarte utila carte, cuprinzând exerciții practice și probleme de navigație pentru navigatorii cu pregătire medie, „Aplicații și probleme de navigație" de Iurașcu, Butușină și Huhulescu, lucrare care, deși a apărut în 1982, s-a epuizat rapid. Noi am procurat-o prin bunăvoința autorilor și ne-a fost de un real folos în înțelegerea și rezolvarea practică a problemelor — nu întotdeauna simple — ale navigației costiere.

Au mai intrat în raft „ABC-ul marinarului" de Ionescu și Manole, ediția 1976 — epuizat și acesta desigur — „Brown's Nautical Almanac", ediția 1983, „L'agenda Nautica 1983“ și „Admiralty Manual of Navigation", cărți pe care intenționam să le „purificăm" în serile calde de vară, pe durata croazierei. N-am avut parte de așa ceva — de seri calde de vară vreau să spun — și nici de timp de lenevească. Dar să lăsăm văicărelile pentru mai târziu !

La îndemână, pe același raft, a fost așezat „Regulamentul pentru prevenirea abordajelor pe mare" — o copie scrisă de mână, cu planșele explicative desenate în culori — epuizat, ați ghicit — regulament absolut necesar tuturor celor ce navigă pe mare, ba chiar și pe lacul Siutghiol.

Deasupra cușetei mediane din tribord, am așezat, în două chingi de pânză bine strânse, tubul protector al hărților.

Instrumentele de navigație principale și anume sextantul, echerele, riglele paralele, binoclul și barometrul și-au găsit locul într-un raft-cutie, fixat pe peretele despărțitor dintre cabina „mare" și

bucătărioară, sub felinarele cu gaz, imediat lângă capacul răcitorului care, așa cum am spus, urma să devină masă de navigație.

Eram cam gata. La 24 iunie am chituit și revopsit cârma, am mai dai o mână de alb pe cabină și am început să distribuim „zestrea" „Ondinei" pe sub cușete.

— în prova, cablurile de oțel de rezervă pentru sarturi și straiuri, întinzătoare, lanțul de ancoră de rezervă, parâme, scote, punga cu buloane, șuruburi și piulițe;

— sub cuşetele mediane, vopsele, chituri, nestrapol, lacuri, pensule, conductori electrici, cutia cu becuri, beculețe, întrerupători și baterii de lanternă ;

— sub cuşetele pupa, de o parte și de alta a compartimentului motorului, geanta cu scule, canistrele de benzină, bidoanele de ulei pentru amestec și transmisie, curele de transmisie, o garnitură de chiulasă, cutia cu chei de împreunare, ciocanul de 1 kg, bidoanele de apă și echipamentul pentru vreme rea.

Ei, iată-ne în 28 iunie, prima zi a primei tranșe a concediului de 15 zile ce ne-a fost aprobat.

Am plecat cu mașina spre Constanța, încărcați zdravăn cu alimente — să nu mai pierdem timp cu procurarea lor la mare — cu pânzele de furtună, busola mare, geamandura de rezervă, saltelele pneumatice, loch-ul, elicea de rezervă, ancora nr. 2 și alte și alte mărunțișuri, de parcă plecam pe Atlantic. Ca să vă spun un secret, poate ați pățit și dumneavoastră la fel în pregătirea unei excursii mai lungi, plăcerea cea mare n-a fost totdeauna excursia în sine, cât pregătirea ei, discuțiile aprinse pentru stabilirea itinerariului cât și ce să se ia, cum și unde să așezi toate lucrușoarele așa că e mai bine să fie, decât să lipsească, iar noi, care nu aveam nimic de dus în spate pe Piatra Craiului, urmând să îngrămădim totul în burta lui „Ondine", am cărat la barcă, fără exagerare, cam tot ce are omul la casa lui — trusă de cusut, ace de 12 cm pentru reparat pânza, detergent, vase de bucătărie de toate neamurile, două tigăi, cizme de cauciuc, scule de pescuit, combinezoane impermeabile, fesuri de lână, ceas deșteptător — ce mai, văd acum că adunasem pe barcă nu numai ce are tot omul la casa lui, ba chiar și ce nu are !

Recitind cele de mai sus, am rămas eu însumi în admirație față de ce putuse realiza echipajul, cum făcuse el rost de toate lucrurile astea

mai puțin comune începând cu seu de oaie, trecând prin manualele de navigație și terminând cu loch-ul.

Nu aș vrea să rămâneţi cu impresia că navigația pe mari - sau pe lacuri - este o treabă greu de realizat, aproape imposibilă, că practicarea sporturilor nautice, în speță navigația cu vele, este ceva la care se poate numai visa, stând rezemat de balustrada falezei de la Cazinou. Este adevărat stând rezemat mereu de balustradă sau de altceva, de o masă la Restaurantul „Neptun" de pildă și privind splendidele ambarcațiuni ancorate pe Siutghiol, în fața frumoaselor baze sportive „Știința", „Electrica", și „Hidrotehnica" nu se va putea face navigație cu vele.

După părerea noastră, cel ce ar dori să se apuce de așa ceva, trebuie să se analizeze singur și să constate, cinstit, în primul rând dacă nu-i este frică de apă. Am cunoscut persoane care nu intră în mare decât până la brâu și care n-au vrut cu nici un chip să pună piciorul pe puntea lui ONDINE — deși una dintre aceste persoane făcea parașutism, iar alta alpinism de performanță, sporturi pe care eu unul n-aș avea curajul să le practic, vederea unei parașute îmi face rău, ca să nu mai zic nimic de cățărarea pe un perete de stâncă vertical, cu dormitul acolo sus, bătut de vânt, uneori cu zăpadă pe umeri, alteori în ceață, deseori în ploaie rece de munte.

Deci, întâi să nu-ți fie frică de apă. Asta nu înseamnă că dacă ești pescar și dai la pește din barcă pe balta Berceni, gata, poți pleca la Istanbul ! Dar nici nu trebuie să fii mare înotător, scufundător de adâncime sau angajat al Navromului. Pur și simplu, să nu-ți fie frică de apă, să-ți placă lacurile, Dunărea și Marea. Restul se rezolvă, dar nu ușor.

Intervine acum a doua condiție necesară (mereu, după părerea noastră, părere care nu trebuie neapărat considerată justă) și anume hotărârea de a duce la capăt un lucru decis. Construcția unei barăci nu este o treabă simplă, dar nici o imposibilitate. Este adevărat, construcția splendidei ambarcațiuni HAI-HUI a scriitorului Radu Theodoru a durat — dacă nu mă înșel — aproape 5 ani, a lui ONDINE
6 ani, asta pentru că s-a lucrat numai în lunile de vară. Cunosc în București si la Constanța oameni care au realizat ambarcațiuni de 7 m lucrând în hangar, în 16—17 luni. Eu însumi mi-am construit ambarcațiunea PANDA, de 5,60 m cu cabină, doua cușete, poliță pentru

bucătărie și suficient spațiu în prova pentru pânze, cable, alimente, apă etc, în 10 luni, lucrând absolut singur într-o magazie a unui vecin binevoitor, fără a avea nici cea mai mică experiență în materie. E drept că nici PANDA nu poate participa la un concurs de puritate a liniilor, de eleganță a cocii, de performanțe de viteza, dar ea ține bine apa, are o mare stabilitate și urca bine în vânt. Și, mai presus de orice, pentru mine era cu mult cea mai „tare" — fiind făcută de mâna mea.

Există — din păcate nu în librării, ci numai în bibliotecile mari — câteva cărți care tratează construcția ambarcațiunilor din lemn. Una din ele se numește chiar așa : „Construcția ambarcațiunilor din lemn". Alta este intitulată „Proiectarea și construcția navelor mici" de M. SGRUMALA și f. BIDOAIE.

Planuri ? Nu asta este o problemă grea. Cine caută și se apropie de pasionații veliști din Portul Tomis, de la bazele lacului Siutghiol, la asociațiile sportive de specialitate, găsește și planuri de construcție. Și aici intervine cea de a treia condiție necesară : îndemânarea de a executa un lucru manual. Dacă vi s-a întâmplat să ajungeți la dispensarul medical după ce ați încercat să prindeți pe perete tabloul cu flori din antreu, nu vă apucați de bărci.

Dacă cele trei condiții de mai sus sunt îndeplinite, proiectul devine realizabil — e drept, cu ceva cheltuială, uneori substanțială — dar satisfacțiile ce veți avea vor întrece toate așteptările.

În fața velistului începător se deschide o lume nouă plină de farmec, de neprevăzut, de lucruri care de care mai interesante. Se capătă o sumedenie de cunoștințe noi, se creează o preocupare constantă pentru găsirea de soluții acolo unde lucrurile se încurcă, se intră într-o familie mare de oameni cu multiple calități, gata oricând să împărtășească din cunoștințele lor „bobocilor", gata oricând să pună umărul să te scoată din impas.

Oameni de cele mai diverse profesiuni și-au dedicat ani buni de viață navigației cu vele, unii realizând adevărate performanțe demne de tot respectul, ca repetatele croaziere ale lui Radu Theodoru în Egee și Mediterană și culminând cu voiajul de 56 zile al muzicianului Alexandru Pătrașcu din Cluj în insulele grecești, pe o ambarcațiune de 6 m.

Asemenea isprăvi nu sunt - repetăm, nu sunt - călătorii de confort. Experiența noastră, incomparabil mai redusă decât a performerilor menționați mai sus, așa cum o să vedeți mai departe în

povestirea noastră, cere aproape permanente eforturi fizice — și psihice — mari, se derulează într-un confort, pot spune cu mâna pe inimă, redus la foarte puțin peste zero, prezintă uneori pericole reale ce se cer combătute prin curaj, bună pregătire a ambarcațiunii și a echipajului, disciplină strictă la bord și - câteodată - un dram de noroc. Dar satisfacțiile de pe partea cealaltă a monezii nu se pot descrie în cuvinte de cineva lipsit de har. Un apus de soare în larg, cu randa și focul umflate de o briză bună, joaca delfinului în prova tribord și vizita neașteptată a pescărușului care aterizează drept pe mărul catargului, te fac repede să uiți că numai cu două ore mai devreme căpătaseși un cucui enorm pe când scoteai focul de furtună din sertarul de sub cușetă, că jumătate de zi ai stat cu picioarele în cizmele pline cu apă de ploaie, că mâinile-ți sunt literalmente ca frecate cu peria de sârmă, că oala de ciorbă de pește, de-abia pregătită și uitată - neglijență - pe grătarul de la bucătărie, s-a vărsat peste mocheta din cabină și a trimis, pe sub varăngile din santină, un cap de guvide până sub motor, în pupa, la cinci metri de locul accidentului !

Da, nu încape îndoială, puține lucruri pe lumea asta îți pot umple sufletul de bucurie mai îndesat decât plutirea, sub comanda ta, pe spinarea cu cocoașe de cinci metri, a acestei enorme ființe, uneori blânda și buna, alteori furioasă și rea, care este Marea.

Dacă vă reamintiți, la începutul capitolului precedent am arătat că planificasem plecarea pentru 28 iunie. Plecarea pe mare, nu din București ! Eram deci în întârziere, dar nu cu mult. La 14 iulie trebuia neapărat să ne întoarcem la serviciu, așa ca fiecare zi ce trecea reducea automat din durata croazierei.

La Constanța am găsit o vreme bună, caldă cam de început nu de sfârşit de iunie, cu un vânt de sud-vest, constant, tăricel, numai bun de urmat un cap nord-est cu vânt larg din pupa.

Sosiți la ghiol, ne-am apucat cu frenezie să descărcăm „marfa" din mașină și s-o trecem pe bordul lui „Ondine" aflată în continuare pe cavalet. Dacia noastră a început treptat să se ridice pe arcuri și cele 1001 de articole și-au găsit locul pe sub cușete și în compartimentele din prova și pupa, pe rafturi, în cuiere și pe unde mai rămăsese un locușor liber.

Am notat într-un carnețel fiecare lucru și locul unde se afla,

carnețelul cu pricina dovedindu-se de maro folos ulterior, mai ales când s-a stricat vremea și a trebuii să găsim cizmele, combinezoanele impermeabile, fesurile de lână și sonda manuală în mare viteză.

În două ore mașina a fost descărcată și s-a întocmit lista cumpărăturilor ce trebuiau făcute în oraș.

La 29 iunie am efectuat transportul bărcii de la lacul Siutghiol în Portul Tomis. Barca fiind dotată cu două șule din parâmă vegetală de 2 țoli, operațiunea de ridicare și lăsare pe trailer a decurs rapid. Aplecată pe babord, rezemată de patru cauciucuri de basculantă, „Ondine" nu arăta prea veselă, așa scoasă din elementul ei și trântită pe podina trailerului, sculă eminamente terestră. Catargul și ghiul au fost așezate în lungul cabinei, bine legale de balcoanele din prova și pupa. Nenorocirea era că falnicul catarg depășea trailerul cu 4—5 metri și a trebuit să căutăm pe tot malul lacului o bucală de cârpă roșie, s-o legăm în chip de „semnalizator" la măr. Cine să aibă o cârpă roșie la lac? Nimeni.

Cum timpul ne presa, am tăiat o bucată din poalele unei cămăși de o culoare roșie — flacără pe care o primisem cadou și pe care nu avusesem curajul s-o îmbrac până atunci și problema s-a rezolvat.

„Ondine" a plecat la drum cu pulbere, săltând ușor pe cauciucurile pe care se rezema, spre Portul Tomis unde am ajuns cu bine în 35 de minute.

Lăsarea la apă a întârziat puțin, deoarece a trebuit sa găsim un loc potrivit, fără stânci și bolovani ,pe fund, loc nu tocmai simplu de găsit în portul turistic menționat, port care se dovedește foarte slab amenajat din acest punct de vedere ca și din altele. Apă curentă lipsă, lipsă și cele mai elementare amenajări sanitare. Telefonul cel mai apropiat era sus pe faleză, la Hotel „Palace", cel instalat lângă baraca punctului de pescuit așa zis sportiv fiind - desigur - defect, în schimb taxa de admitere a bărcii în port — substanțială, comparativ cu serviciile oferite - se percepe cu străşnicie, înainte de a le apropia măcar de apă.

Lăsată la mare „Ondine" a fost ancorată cu prova spre bazinul portului și cu pupa amarată de cheu, apoi și-a primit catargul cu ajutorul macaralei.

Până seara târziu, echipajul a trebăluit tare la legarea și strângerea sarturilor și straiurilor, la montarea ghiului și a balansinei, la montarea cârmei, a busolei și a randei pe ghiu și catarg. S-au uns

scripeții, s-au descurcat lungile și scotele, s-a scos pe punte ancora de rezervă, s-a verificat instalația de iluminat, s-a pregătit loch-ul, s-au montat bordajele laterale între cele două balcoane și eram cam gata. La 8,30 seara echipajul dormea zdravăn în cele două cușete din pupa.

Lăsată la mare în jurul orei 12, „Ondine" a început să facă apă, nu prea multă, cam 3-4 ghiordele pe oră, asta până la 5 după-amiaza. Apoi filele de stejar ale bordajului au început să se umfle, și spre seară am mai scos câteva ghiordele. La 12 noaptea ne-a trezit ceasul deșteptător cu o gălăgie infernală - îl pusesem într-un raft-cutie, în babord, în care sălta și trepida de mama focului — și am verificat nivelul apei în santină. Accesul apei se oprise, am scos încă 2—3 găleți și după verificarea ancorei și a legăturii la cheu, am reluat cu plăcere conversația întreruptă cu Morfeu.

Sub cerul plin de stele „Ondine" se odihnea, imobilă pe luciul bazinului, acumulând forțe pentru zilele următoare, când trebuia să se dovedească stăpână pe elementul care o acceptase, deocamdată, într-o clipă de slăbiciune.

Sâmbătă 30 iunie am făcut plinul de benzină, completând rezervorul de 30 l și o canistră metalică de rezervă. S-au umplut de asemenea bidoanele de plastic pentru apă de băut și de spălat și am dat o raită prin piață: roșii, ardei, castraveți, cartofi, varză, fasole verde, pâine și doi cozonaci.

După-amiază, odihnă și cinema. O plimbare pe faleză și o fugă la lac, să ne luăm rămas bun de la prietenii noștri Ralea și Mihai de la baza „Hidrotehnica", de la excelentul constructor de nave mici Iacob, de la baza „Electrica" și de la Ghiță Roșu care-și construiește la baza Navrom o ambarcațiune de 11 m enormă, după planurile lui Artur Tiller, planuri ce au stat și la baza construcției lui „Ondine", la o scară mai redusă. Am admirat încă o dată puterea de muncă a acestui om și dârzenia cu care își realizează visul — absolut de unul singur.

Spre seară am „ars" câte două fripturi de porc și o jumătate de votcă la bufetul din incinta Portului Tomis și țuști în cușetele lui „ONDINE" care ne aștepta cuminte, plină de încredere, gata de drum.

Ne găseam la mai puțin de 8 ore de împlinirea unui vis ale cărui prime clișee începuseră să prindă contur în imaginația noastră cu zece ani înainte.

Nu ne-a fost însă dat să ne odihnim ca lumea. Nu din cauza

vremii, nu, vremea era splendidă, briza de noapte căzuse și barca se legăna aproape imperceptibil. Oamenii ne-au dat de furcă.

Ne-au trezit bocănitul unor pași pe punte, o cascadă de mormăieli și un ciocănit violent în tavanul cabinei. Sărim din cușete alarmați, tragem roof-ul și aprindem lămpițele de citit ca să dăm cu ochii de un tip solid, tânăr, complet ras în cap — nu exagerăm, nu vrem să piperăm povestirea —- așezat pe vine pe punte, cu ochii sclipind în lumina venită din cabină.

— Sorry, zice apariția, have you anything to drink ? I'm a tourist... (Scuze, aveți ceva de băut? Sunt și eu turist...).

Skiperul, politicos, în pijama, rămâne o clipă fără glas, apoi se regăsește, și calm îi răspunde:

— Sorry, no !

Mie mi-a sărit țandăra și am înhățat manivela de lângă motor.

— Lasă-l că-i dau eu un drink după ceafă...

Răcnind de se putea auzi de la Cazinou, i-am băgat tipului manivela sub nas.

Călăul saltă ca o broască spre pupa și cade în cockpit. Se ridică fulgerător — apucasem să sui două trepte pe scară - și, ocolind cabina, o ia la goană pe punte, spre prova. Numai că nu e așa de simplu să fugi pe punte, dacă nu știi unde să te apleci și de ce să te ții. Omul intră în viteza în sartul babord care-i șterge tăricel fruntea și urechea dreaptă, se împiedică de scripetele fungii focului și-mi permite să-l ajung și să-i rad una cu manivela la fund.

Vlăjganul se aruncă literalmente peste cabină, în bordul celălalt, de unde, ghemuit, se repede spre pupa și sare peste balcon pe cheu, drept în brațele altui tânăr, care se prăpădea de ars. Au rupt-o amândoi la fugă spre plaja Modern, blestemând — credem noi — într-o limbă totalmente străină.

Am rămas cu manivela în mână, turbat de furie.

Skiperul, cu vechiul lui calm olimpian scos la iveală in clipe grele, vine pe punte :

— Dă-i dracului de derbedei. cât e ceasul ?

— Unu.

Bun, facem manevră. Ăștia au tras la măsea și sunt în stare să se reîntoarcă. S-ar distra dacă ne-ar tăia parâma de cheu. Așa că ne mutăm la ancoră. Tu dai liber la pupa, eu scot ancora.

— Plecăm cu motorul ?

— Trezim tot portul. Te bagi în apă și tragi barca, înot, cam 30 de metri. Calmează nervii !

Așa m-am ales cu o baie după miezul nopții, plăcută dealtfel. „Ondine" a venit ascultătoare, trasă de barbetă, departe de cheu și de alte bărci aflate pe apă, încheind la ancoră prima etapă a croazierei noastre.

Oameni și oameni !

Duminică 1 iulie. Deșteptătorul — lăsat în raftul cu pricina, de unde nu putea să cadă oricât ar fi săltat el și oricât de tare ar fi bandat barca — și-a făcut datoria și la 6 fix eram în picioare.

Mergem înot la cheu, târând după noi o pungă de plastic legată strâns cu un capăt de scotă, în interior găsindu-se aparatele de ras, săpunul, periile de dinți. Ne dichisim la o țeavă de apă, dotată cu un robinet în cap, aflată undeva sub malul falezei și revenim la bord pe aceeași cale.

Ne bem cafeaua pe punte și aprindem prima mărășească a zilei. Viața e frumoasă. Iată-ne marinari. Vremea e minunată, nu s-a ridicat încă briza de larg. Spre ieșirea din port, oglinda bazinului este ușor încrețită. E liniște deplină. E soare strălucitor, cafeaua – amestec - e tare și fierbinte, aerul e pur, îmbibat cu esențe marine.

Bărcile pescarilor amatori, aliniate ca la paradă, se clatină ușor dintr-un bord în altul. Cheurile de beton încep să se încingă la soare și apare în aer mirosul resturilor de momeli din pește lăsate decuseară pe mal.

Se aud apoi vocile domoale, reflectate de faleză, ale primilor pescari. Se aduc ramele și sculele de pescuit. Colo tușește un motoraș de 2 cai, supărat că e pus la treabă într-o duminică. Și iată că primele bărci se îndreaptă, una câte una, spre ieșirea în larg. Pradă bogată !

S-a făcut 7. Spălăm puntea, aruncând cu violență ghiordel după ghiordel în pereții cabinei, în zona de îmbinare cu puntea. Mai găsim o infiltrație, nesemnificativă, notăm locul și punem mâna pe perii. Tragem un frecuș de jumătate de oră, mahonul se întunecă la culoare, dar știu că, după zvântare, va arăta așa cum numai lemnul bine îngrijit poate să arate.

Suntem gata. E ora 8, dăm drumul la radio. E adevărat, ridicăm ancora, iat-o, se ivește sub prova, încărcată de mâl. Skiperul spală

ancora, eu pornesc motorul care o ia din prima. Îl las să se încălzească și o dată ancora așezată la locul ei la piciorul catargului, cu lanțul descurcat și pus la îndemână, cuplez elicea. Ușurel, cu skiperul la cârmă, alunecăm spre capul digului de larg, și ne strecurăm printre cele două faruri mici — roșu și verde — de la ieșirea din Portul Tomis.

Cap nord-est !

Busola se rotește leneș în alcoolul în care e menită să lucreze și vine ușor la 24 grade. Vom ține acest drum cu motorul o jumătate de milă, să ne despărțim de țărm, spre larg marea e mai închisă la culoare, e albastră cum numai ea știe să fie, acolo e vântul.

Superbă e priveliștea coastei ce rămâne în pupa babord. Tivul gălbui al plajelor, apoi pantele înverzite, apoi clădirile vechi, monumentale, turnul geamiei, blocurile noi, totul e scăldat în lumina acestei minunate dimineți la mare. Și marea? Marea e copleșitoare. Plutim pe o hulă slabă, în ape verzi, de o limpezime incredibilă. Etrava despică o oglindă lucioasă, cu sclipiri puternice, neașteptate, adevărate săgeți de raze aruncate spre ochi.

Ne găsim în mijlocul unei ferii de lumini și culori, spectacol cu regia semnată Marea, în rolul principal „Ondine" în decorul splendidului litoral românesc.

După 15 minute de mers cu motorul, prindem vântul. Bate ușor din sud-vest, încrețind marea până la orizont. Oprim „mașinile", venim în vânt și ridicăm pânzele. Scoatem colțul focului în tribord și „Ondine" vine ascultătoare cu prova la 24°. Randa se umflă leneș, fluturii de două-trei ori, apoi se arcuiește ca la carte și barca prinde viteză.

Skiperul își aprinde țigara și trece la cârmă, secundul strânge patarațina din tribord și o larghează pe cea din babord, controlează traseul scotelor focului și aruncă sonda de mână, pentru puțină practică. Adâncimea, după media a trei aruncări, 15 m. Așa scrie și pe hartă. Fund nisipos și mâlos.

Pe ,la 9,30 suntem travers de Parc Hotei și secundul - adică subsemnatul - înhață binoclul și privește plaja Mamaia. Am ce privi. Albastrul mării e tivit spre țărm cu o dungă cărămizie, formată din zeci de mii de trupuri bronzate care se bucură de soare, de apă, de căldura binefăcătoare. Se vede și puțin din gălbuiul plajei, apoi verdele pal al peluzelor și copacilor îmbrățișează zecile și zecile de hoteluri colorate, cu ferestrele sclipind în soare. O coloană de fum negricios, abătută spre

vest, identifică pentru noi în prova babord hotelul Riviera.

Mergem splendid, legănați ușor de hula slabă ce vine dinspre nord. Citesc loch-ul și, împărțind cu factorul de corecție, determin viteza: 3,1 noduri. La 11,00 lăsăm în babord ultimele hoteluri ale stațiunii Mamaia și, măsurând pe hartă distanța parcursă, constatăm că indicația loch-ului asupra vitezei și a distanței este destul de corectă.

Trebuie să vă spunem că loch-ul nostru a fost improvizat din următoarele elemente :

— o elice de aluminiu de 11 lei, luată de la magazinul de piese de schimb pentru aparate electrocasnice din Piața Sf. Gheorghe; (Credem că elicea cu pricina este pentru mașina de spălat rufe.)

— un cablu de oțel inoxidabil cu lungimea de 30 m lestat cu plumbi de pescuit, găuriți axial și strânşi cu cleștele pe cablu și - un kilometraj de Trabant care indică și sutele de metri, fixat cu o brățară demontabilă de balconul pupa.

După o serie de încercări pe lacul Siutghiol, pe diverse distanțe măsurate la Mamaia pe șoseaua ce străbate stațiunea, la diverse raliuri și pe vânt de intensități diferite si după o altă serie de măsurători în marș cu motorul la turații medii, am ajuns la concluzia că citirile la loch, pentru viteze cuprinse între 2 și 6 noduri, împărțite la 3, dau indicații apropiate de real, atât asupra vitezei de marș cât și asupra distanței parcurse. Cum vitezele mai mici de 2 noduri sau mai mari decât 6 noduri sunt, în cazul nostru, rare, ne-am declarat mulțumiți urmând ca distanțele parcurse cu viteze mai mici sau mai mari .să le estimăm. Deocamdată e plăcut să auzi ceasul de Trabant torcând ca o
pisică și să-i vezi limbuță tremurând mai sus sau mai jos de 9 km/oră.
Pe la 11,30 vântul se rotește spre sud și schimbăm de drum la 26°. Și de-abia acum văd în prova tribord, la sfert de cablu, un delfin ! E superb. Iată cu adevărat o ființă alcătuită pentru viața în mare, cu formele trupului având desigur un coeficient de finețe invidiat de constructorii de mașini de performanță. Se deplasează fără nici un efort aparent. Cu încetineala și nonșalanța adevăratului maestru de înot, își arcuiește trupul și dispare sub val, sclipind o clipă cu luciul spinării cenușii. Se ivește iar după câteva secunde, săltându-şi corpul peste fața apei, cu care prilej ii putem zări burticică de un gri mai deschis.

Skiperul trece echea între genunchi și se ridică în picioare în cockpit.

— Se menține absolut la aceeași distanță de noi,

— Splendidă călăuză! O fi mâncând ceva? Să-i arunc o roșie ?

— Lasă-l în pace. Roșie ! Altceva n-ai ! Știi cât e ceasul ? Ce facem cu masa ?

Readus cu picioarele pe punte, i-am făcut cu mâna delfinului și, trecând binoclul flămândului comandant, am intrat în cabină, apucându-mă de gătit.

Minuscula bucătărie este limitată de doi pereți despărțitori, depărtați la 60 cm unul de altul și este amplasată între cabina centrală și cabina prova, aceasta din urmă fiind amenajată sub punte și nu cuprinde altceva decât două cușete așezate lateral, în V, spre etravă.

Masa de lucru a bucătăriei este amplasată spre tribord, la înălțimea de 40 cm și este învelită în tablă galvanizată. Dedesubt, o aglomerație de vase de gătit, așteaptă cuminte pe maestrul bucătar, tendința lor continuă de a se răspândi pe podeaua compartimentului fiind zăgăzuită de un mic panou de închidere. Deasupra mesei de lucru, pe peretele din dreapta, cum stai cu fața spre tribord, sunt prinse două rafturi cu margini de 10 cm înălțime, peste care s-a fixat o placă de mahon găurită în patru locuri, diametrele găurilor permiţând introducerea în raft a două sticle de 1 litru și a două sticle jumătate litru, sau a unor borcane de sticlă sau de plastic. Pe raftul de jos, avem sticla de ulei, cea de oțet, sticla de rom (marinarii adevărați preferă romul) și cea de spirt medicinal pentru, spirtiere. Pe raftul de sus, borcănașe cu ardei iute, cu piper, cu bulion concentrat și solnița, mare.

Pe peretele din stânga, alte două rafturi construite similar fixează cutiile de zahăr, cafea, cacao, tirbușonul, deschizătorul de conserve și alte scule casnice ca polonicul, strecurătoarea, pungile cu ceaiuri medicinale și cutiuța din plastic cu foi de dafin (asta are calitatea de a fi mereu plină cu foile menționate, în doi ani de zile bucătarul nereușind să atingă măiestria culinară care să ceară necondiționat utilizarea dafinului).

Peste culoarul de trecere către cabina din prova, spre babord, un compartiment similar cu cel al bucătăriei propriu-zise cuprinde o cutie măricică, închisă cu un capac în balamale și învelită în interior cu tablă galvanizată, care poate fi utilizată ca răcitor, cu condiția să găsești gheața necesară. Cum noi nu am (reușit prea des să facem rost de un calup de gheață, cutia cu pricina cuprinde alimente și zarzavaturi de toate neamurile (zarzavaturi pe care bucătarul le aruncă frenetic în oala

cu ciorbă, indiferent de felul acesteia, plecând de la principiul că anumitele zarzavaturi conțin vitamine și au calitatea de a face ciorba mai consistentă).

Între bordajul babord și cutia răcitorului este amenajat un raft special pentru farfurii, căni și tacâmuri, prevăzut cu fante prin care fisele farfurii, se introduc vertical, se răsucesc orizontal și se trezesc prizoniere în celulele lor, neputând invada bucătăria și cabinele la bandarea bărcii. Pe peretele din stânga cum privești spre babord, stau atârnate în cuiere prosoape și șervete de bucătărie, felinarul de vânt care se bălăngăne piraterește la fiecare ambardee și-și zdrăngăne sticla în van, neavând fitil de trei ani — că nu se găsește — și punga cu șervetele de hârtie. Pe peretele din dreapta... ei bine, pe peretele din dreapta nu se găsește nimic, că altfel nu s-ar putea deschide capacul răcitorului !

Acum, că aveți cât de cât o imagine a compartimentului bucătărie de pe „Ondine", să revenim la prânzul remarcabilei zile de 1 iulie 1984 că vi s-o fi făcut și dumneavoastră foame de când vă tot duc cu vorba.

Am ales un plic cu supă de ciuperci. Cinci căni de apă în oala de ciorbă, chibrit aprins la două spirtiere (am uitat să vă spun că brichetele și chibriturile se găsesc cam peste tot la bordul lui „Ondine", ca și firele de ceai de mătase de porumb din care bea skiperul aproape veșnic) și sus cu oala pe grătarul cu bordură, peste flacăra celor două spirtiere. Plicul cu praful de ciuperci s-a scuturat, s-a adăugat o linguriță de „vegeta", o linguriță de unt, un pumn de mărar, unul de pătrunjel, o cană de mici tubulețe curbate de fidea și sus capacul ! — de fapt o farfurie de aluminiu care păsuieşte perfect pe buza oalei, lucru pe care capacul original nu-l poate realiza, fiind proiectat (de cineva străin complet de meseria de bucătar) mai mare decât oala, gata să alunece când și unde nu te aștepți.

Felul 1 gala. Am trecut la felul 2 : pește prăjit.

Un prieten pescar pe Siutghiol, ne adusese în seara precedentă o jumătate de plătică uriașă, gata curățată de solzi, sărată și învelită într-o cârpă umedă. Am tranșat peștele, rezervând două porții zdravene, curățate de osul mare al plăticii, pentru delfin.

— Mai avem călăuza în prova? strig de jos, clătind în ghiordel porțiile delfinului, să le scot sarea.

— O mai avem. Vino sus, să facem punctul. E ora douăsprezece fără două minute. .

La comanda skiperului, am urcat pe punte cu ghiordelul într-o mînă și sextantul în alta.

Am luat cârma în primire și Mircea a început măsurătorile cu sextantul. La ora 12 și 15 minute avem următoarele rezultate :

— punctul estimat, pe baza citirilor pe loch și a drumului adevărat urmat :

latitudine : 44° 19' N

longitudine: 29” 41' E

— punctul determinat cu sextantul:

latitudine: 44° 18' N

longitudine : 29° 40' E

Skiperul a refăcut din nou calculele și a tras concluzia că s-a lucrat mulțumitor și că atât compasul, cât, și loch-ul și sextantul sunt reglate în limite acceptabile, cu erori ce nu influențează grav calculele.

S-a completat Jurnalul de bord pe rândul orei 12 și întrerupând drumul ondulat al delfinului, i-am aruncat în „prova" o halcă de plătica de vreo sută de grame. Ca la comandă, micul submarin a intrat în imersiune și cred că s-a întâlnit cu plătica la un metru adâncime. A ţâşnit imediat la suprafață, scuturând din cap stânga-dreapta și harșt ! i-am aruncat a doua bucată, lateral spre dreapta față de direcția lui de mers. Ca un resort, s-a aruncat spre „tribordul" lui și s-a (scufundat, pleznind puternic apa cu coada. A reapărut exact în prova noastră, la nici douăzeci de metri distanță, apoi a câştigat în viteză și și-a reluat locul de călăuză, la un sfert de cablu în prova lui „Ondine". I-o fi plăcut plătica ?

Între timp, skiperul legase cârma într-o poziție care ne permitea sa ne menținem drumul. Vântul căzuse puțin și acum ne târam cu 1,5 noduri.

În prova babord se vede digul de larg al portului Midia. Travers la babord se înalță spre cerul de un albastru palid, coșurile, instalațiile și blocurile de locuințe ale platformei Năvodari. Uriașele construcții se înșiră pe țărm, ducând viața pe malurile odinioară pustii.

Este ora 13. Skiperul completează rândul respectiv din Jurnalul de bord și schimbă drumul compas cu 45°, să trecem în larg de digul Midia. Vântul s-a rotit la sud curat, hula parcă s-a mărit și, îngrijorat de soarta supei de ciuperci și compania, cobor în bucătărie. Farfuria de aluminiu saltă pe oala care e luată de pe foc, în locul ei trecând tigaia cu coada scurtată. Un pic de ulei, și cum îl aud că sfârâie, restul pláticii e

pus în tigaie.

Scot măsuța pliantă din cabina prova și două scăunele, aștern fața de masă minusculă, pun tacâmurile, toți sus pe punte.

Foamea — și calitatea preparatelor — ne-au făcut să decretăm masa ca împărătească, mai ales după devorarea felului 3 format din câte trei prăjituri mici a 2,50 lei bucata, luate de la cofetăria de peste drum de Hotelul Palas. Extrem de gustoase, bine însiropate și proaspete.

Toate bune și frumoase, numai că vântul se lenevește din ce în ce.

Am uitat să vă spun că planificasem prima etapă a croazierei pe distanța Portul Tomis — Șenalul Chituc, unde urma să înnoptăm. Mai aveam de parcurs circa 11 mile și cu viteza cu care ne deplasăm acum ne-ar fi trebuit încă 10 ore bune.

— Ce facem, băgăm motorul?

— De ce ? se miră skiperul.,

— Păi, să ajungem la Chituc.

— Și dacă n-ajungem la Chituc? Ce, ne grăbește cineva? Dacă nu se ridică vântul, ne apropiem de plajă la travers de Vadu și stăm la ancoră. Facem câte un cart de veghe și mâine dimineață la 5 plecăm,mai departe. Noi nu suntem autobuz.

Adevărat, suntem departe de a fi un autobuz. Noi trebuie să avem grija să nu ne încurcăm în talienele pescarilor instalate departe în larg, câteodată la peste o milă, legate cu cabluri de oțel ascunse sub nivelul apei. Și talienele, în special de la Capul Midia spre nord, sunt din ce în ce mai dese.

Este ora 16. Skiperul completează Jurnalul de bord cu încetinitorul. Îl văd că își rotește privirea de jur împrejurul orizontului, apoi mai notează câteva cuvinte în registru. Mai târziu, aceste ultime cuvinte se vor dovedi profetice, dar lucrul acesta nu-l cunoșteam la ora 16,10.

— Motorul și la mal, printre taliene!

DKW-ul strănută de două ori, apoi o ia la goană, păcănind temeinic. Îi urmăresc mersul câteva secunde, îi mai dau un șpriț din carburator, reduc șocul și urc pe punte. Cobor randa și focul și leg randa provizoriu de ghiu.

Mă întorc spre prova și caut cu ochii delfinul.

— Ne-a salutat acum cinci minute. A făcut o manevră curioasă. S-a abătut la un moment dat mult spre est, apoi s-a oprit, a făcut o

tumba, două, apoi iar s-a repezit spre est, iar două tumbe și în final a dispărut.

— S-a dus la culcare. Poate ne așteaptă mâine dimineață, să plecăm împreună.

Hula se menține ridicată. Vântul a căzut total „Ondine" se îndreaptă încet spre țărm.

Și în acest moment, echipajul a săvârşit o gravă greșeală. Deși a sondat adâncimea de două ori pe parcursul apropierii de mal, găsind 5 și 4 metri, a uitat completamente de apele mici, adică de ridicarea bruscă a fundului cu nisip fin în apropierea plajelor întinse.

Plaja Mamaia prezintă și ca aceste ape mici : la câţiva zeci de metri de mal, adâncimea crescândă a apei se întrerupe brusc, fundul se ridică. în continuare adâncimea crește iar constant, apoi iar scade brusc și poți atinge fundul cu picioarele.

Așa că o puserăm pe „Ondine" pe nisip. Sărim amândoi în apă îmbrăcați, după ce decuplez elicea trecând-o pe punctul mort. Motorul merge în continuare, dar neavând inversor de sens, nu putem pune „mașina înapoi". Împingem cu disperare de prova bărcii, dar nu putem scoate pe „Ondine" din șanțul de numai o palmă pe care-l tăiase în nisip. Încercăm iar și iar, împingem prova lateral spre nord, barca se clatină ușor pe hulă, dar nu plutește liber.

Punem spinările sub bordaj și împingem din nou. Cum stăteam cu fața spre plajă, văd doi tineri ostași grăniceri privind spre noi. De unde apăruseră, Dumnezeule ?

Situația era gravă și cu o voce cam subțire, urlu spre mal :

— Măi băieți, dați-ne o mînă de ajutor ! Dacă nu degajăm barca, o pierdem !

În trei secunde, unul din grăniceri și-a scos echipamentul și a început să alerge prin apă spre noi. Iată-l la douăzeci de metri, la zece metri, iată-l lângă noi, cu spinarea sub bordaj !

Skiperul ia comanda operației și strigă din fundul plămânilor :

— Acu'!

Am simțit cum încet, foarte încet, cum ai trece o scândură lată prin noroiul de la marginea unei bălți, „Ondine" dă înapoi.

— Acu' !

Împingem din nou toți trei și barca plutește liber ! Rotim prova spre larg și ne agățăm de balconul pupa. Cu ultimele puteri, ne cățărăm

pe punte. Mă arunc cu respirația tăiată și gura uscată în cockpit și cuplez cu brutalitate elicea. Mircea împinge cu piciorul cârma banda. Ca și cum nu s-ar fi întâmplat nimic, „Ondine" virează spre larg. Nu ne vine să credem. Am scăpat ca prin urechile acului de a ne pune copilărește pe uscat.

Mă uit spre mal și-l vad pe tânărul ostaș, cu apa până la piept, fluturând mâna. E departe acum. Facem și noi semnul de rămas bun. Nici azi nu știu dacă am apucat să-l mulțumim în momentul eliberării bărcii, cred că n-am făcut-o. Ne-am făcut insă datoria de a-i scrie, imediat ce am revenit la Constanța, comandantului unității de grăniceri Vadu, mulțumindu-i pentru felul în care a știut să educe ostașii în subordine și rugându-l sa transmită tânărului grănicer, ce nu pregetase să ne ajute în momentele grele în care ne aflam, sincerele noastre mulțumiri și cele mai bune urări pentru viilor. Este evident că în doi nu reușeam să degajăm barca. În trei, cu forțele proaspete ale tinereții, lucrul a fost posibil și „Ondine" nu a devenit o epavă, datorită unui om al cărui nume nu-l știu, dar căruia îi mulțumim încă odată și pe această cale.

Accelerez și „Ondine" face 6 noduri, cu prova spre est, trecând printre două șiruri de taliene enorme.

— Aș bea o cafea, spun cu voce răgușită.

— Lasă cafeaua, Nae, se strică vremea. Scoate randa și focul, bagă-le în prova și pregătește pânzele de furtună! Iute !

Iute! Sunt stors. Nu-i timp de odihnă. Scot la iuțeală carabinele focului, îl împăturesc și îl arunc prin tambuchi în prova, desfac cheia de împreunare din colțul de sus al randei, fixez funga la locul ei și trag unul după altul călăreții randei de pe șina catargului și a ghiului. Tot prin tambuchi intru și eu sub punte, scot randa și focul de furtună de sub cuşeta pupa tribord și le pun la îndemână, pe scăriță.

În acest moment, aud afara un zgomot puțin obișnuit, un cârâit puternic, continuu, ca și cum o mie de pasări ar fi început o ceartă zdravănă în vârful catargului nostru.

Ies pe punte și văd nu o mie, ci poate trei mii de păsări, cu penaj negru cu alb, zburând în stol strâns, una în alta, la 2-3 metri deasupra marii. Stolul vine în mare viteză dinspre țărm, dinspre nord-vest și se îndreaptă spre larg. Păsările trec la câţiva metri de barcă și, după un minut, cârâitul lor se stinge departe, spre sud-est. Pe punte, semn că n-

am visat, găsim doua pene negre, tivite cu alb.

Îmi vine în minte poezioara cunoscuta din culegerile căpitanului de cursă lungă Gheorghe Popa :

„Pescăruși spre larg zburând,
E furtună în curînd !"

Păsările văzute nu sunt pescăruși, dar furtuna se apropie.

Delfinul dispăruse subit puțin mai devreme, trăgându-se spre larg. Păsările zboară, văitându-se, tot spre larg. „Ondine" fuge și ea spre larg, împinsă de bătrânul DKW solicitat la puterea maximă. Noi suntem frânţi și numai asta ne mai lipsea : furtuna.

Cerul spre nord s-a umplut, de pâclă, o pâclă albă, opacă, urcând încet pe bolta cerului și ea de un albastru șters, nefiresc. Soarele mai strălucește, dar fără putere, parcă vrea să ne părăsească azi mai devreme.

— Nu sta, Nae, vine grenul peste noi. Treci la cârmă, ține drept așa, să ieșim dintre taliene ! Pun eu pânzele de furtună !

Skiperul leagă focul, închide tambuchiul prova, montează randa de furtună și o leagă de ghiu, închide hublourile din prova, aduce lângă scărița cabinei vestele de salvare, mantăile de ploaie, cizmele și... fesurile de lână.

Afară s-a lăsat deodată rece. E liniște, dacă nu luăm la socoteală mormăitul DKW-ului. Nu bate strop de vânt, în schimb hula crește, venind dinspre nord-est. Are acum peste un metru și jumătate, cu valurile distanțate la 40-50 de metri.

Este ora 17.

Fugim mereu de mal, apropierea lui fiind pe vreme rea un pericol. Am scăpat de taliene, au rămas departe în pupa.

Îmi fac de lucru cu Jurnalul de bord, aflat în cockpit, în săculețul lui impermeabil. Caietul se deschide la prima pagină și, fără voie, citesc cele câteva cuvinte trecute de Mircea cu o oră mai devreme, înghesuit, în ultima rubrică „Weather conditions". „Ce a urmat în Sfinxul ghețarilor după o vreme.similară cu cea de acum?"

În adevăr, ce naiba a urmat în povestea lui Jules Verne ? Ca vremea e la fel de sinistră ca cea descrisă de J.V. pe când barca naufragiaților străbătea ape necunoscute într-o lume nefirească, plină

de spaime, de fenomene meteorologice ciudate.

Ce să urmeze de fapt ? Furtună, desigur. în finalul povestirii, totul s-a terminat cu bine. Să așteptăm. Și să speram în happy-end I

Skiperul troncănea pe la bucătărie și cum nu adie aripă de vânt, simt curând mirosul de cafea venind pe roof, îmi ling buzele și mă rog lui Neptun să mai zăbovească puțin, până dăm noi fiertura peste cap și apucăm să ardem o mărășească. Apoi, fie ce-o fi !

Neptun s-a dovedit un gentleman. Nu numai că nu s-a enervat înainte de a ne bea cafeaua fierbinte și a fuma noi câte două țigări, dar s-a abținut să ne dea ultimatum încă 10-15 minute, timp în care tubul de cauciuc care leagă pompa de apă de chiulasa motorului a crăpat pe toată lungimea, apa s-a scurs peste magnetou și, pe neașteptate, liniștea din jur a devenit deplină, DKW-ul tăcând subit.

Fără îndoială, cafeluța ne-a dat puterea să suportăm și lovitura asta.

Punem pe „Ondine" cu prova pe val și așteptăm.

Nu mult. Grenul s-a dezlănțuit imediat, cu o violență greu de imaginat. Vântul ne-a izbit literalmente din prova, sarturile, straiurile și balansina au început să țiuie instantaneu, hula înaltă, dar domoală până atunci, s-a încrâncenat, rânjind din berbecii de spumă și pâcla care a înconjurat-o pe „Ondine", aflată în derivă.

Sărim ca arși, surprinşi de forța grenului.

— Focul ! urlă skiperul. Ține-te bine !

Ne târâm în prova și cu chiu cu vai ridicăm focui de furtună, care se zbate îngrozitor, vrând s-o ia razna după păsările cu pricina.

Reușim să rotim prova spre larg și o luam la goană spre sud.

—Direct în portul Midia ne ducem! E destul focul! Nae, pune-ți mantaua și vino la cârmă !

„Ondine" saltă ca un cal nărăvaș înțepat în burtă de pintenii unui pistolar urmărit de șerif.

Marea din jur se montează rapid, văd venind din pupa ce n-am văzut încă, valuri de 3 metri, verzi-verzi, urâte, cu creste ascuțite, deferlante, aruncând stropi fini de spumă până sus, deasupra ghiului.

Vă spun sincer, am băgat-o pe mânecă.

Mă reped în cabină și primul lucru pe care-l văd este oala cu ciorbă rostogolindu-se pe mocheta noastră cea nouă, punctată acum cu ciupercuțe și pătrunjel, pe aproape toată suprafața. Ibricul de cafea nu

circulă, e cuminte, dar are gura în jos, în centrul unei bălți de zaț.

Neglijență, n-am asigurat vasele de bucătărie.

Pun fesul pe cap, îmbrac mantaua de ploaie, trag și cizmele, să fie, și ies pe punte.

Aceeași plăcere. Nici nu mă uit în pupa. N-am ce vedea spre încurajare. Dimpotrivă !

Skiperul coboară să se echipeze.

În clipa asta, observ un lucru : „Ondine" saltă de pupa cuminte, coboară prova, apoi saltă prova și lasă valul să treacă, ridică pupa când valul următor năvălește înfuriat dar... dar NU IA APĂ PE PUNTE !
Simt cum mi se stabilizează tensiunea. Tâmplele nu mai zvâcnesc și mă bate gândul că totuși viața e frumoasă.

Halal barcă ! Splendida formă a cocii își dovedește acum adevărata calitate, singura care contează : aceea de a ține bine marea!

Deși vântul se întețește, nu-mi mai pasă (e și portul aproape !)

— Mircea, caută puțină muzică la radio! răcnesc, aplecându-mă spre cabină.

Skiperul se arată la roof cu (osul lui albastru pus pe-o parte și mă privește fix.

— Puțină muzică, sir, echipajul e vesel, „nava" nu ia apă pe punte!

Omul sare ca pe arcuri, se ridică în mâini pe șinele roof-ului și privește în jur - în sus, în jos, stânga, dreapta - apoi se lasă moale pe scăriță :

— Fantastic. Pe o mare ca asta...

„Ondine" aleargă vitejește spre ,sud. În altă dispoziție sufletească, skiperul dă ordin :

— Câte un rând echipajului !

Tranzistorul nostru cîntă cât îl țin bateriile.

Ardem câte o ceșcuță de rom și ne continuăm treaba. În vederea testării lui „Ondine" pentru plănuita croazieră în Marea Egee și pentru practica echipajului, venim în vânt și ridicăm randa de furtună. Facem volta spre țărm și o luăm iar la goană spre portul Midia. Barca ascultă acum mai bine de cârmă și, pândind năvala valului din pupa, reușim să reducem tangajul. Mergem bandați puternic pe babord, dar crestele valurilor ce scapă pe sub chila lui „Ondine" nu reușesc să ude copastia.

Rezemat de balconul din pupa tribord, trag cu ambele mâini de

eche și țin capul pe vârful digului de larg, de la Midia. Digul se vede acum departe, ca o dungă neagră la baza cerului opac, albicios.

Soarele a dispărut pe nesimțite, începe ploaia. Nu prea tare, atât cât e necesar ca sa ni se servească tot tacâmul. Vântul parcă a mai slăbit.

Mă uit la ceas. Ora 17,30. Aveam impresia că e mult mai târziu.

Estimăm viteza de marș actuală la 7-8 noduri. Aruncăm cablul loch-ului, să-l vedem cum se comportă la o asemenea alură. Imediat ce s-a scufundat elicea, contorul de Trabant începe să zumzăie vesel, arătând, după aplicarea corecției cunoscute, circa 8,6 noduri. Eronat, mai mult ca sigur. Mircea, culcat pe burtă pe acoperișul cabinei, ia un relevment la cea mai înaltă clădire din Vadu, treabă complicată pe tangajul pe care-l avem.

Ploaie în rafale. Vintul s-a stabilizat din nord-vest şi suflă puternic și constant. Încercăm câteva fotografii, ulterior vom vedea că numai una a fost mai reușită, restul nu a putut fi valorificat, lucru ce ne-a atras aspre reproșuri din partea prietenului nostru fotograf amator care s-a străduit în van să copieze pelicula. Noi am dat vina pe aparat, neobișnuit să lucreze în condiții atât de vitrege.

La ora 18,30 dublăm capul digului Midia și intrăm în port, imensă construcție hidrotehnică, aflată încă în lucru.

Ne băgăm la adăpostul digului și aruncăm ancora. Protejată de cei câţiva metri înălțime ai zidului din tetrapozi de beton, „Ondine" se rotește lent în jurul lanțului de ancoră, în ape perfect calme. Dăm pânzele jos și umflăm barca pneumatică. Iau săculețul impermeabil cu acte și plec spre dig unde ne așteaptă grănicerii.

A ieșit soarele. Ploaia s-a depărtat spre sud. Mă cațăr pe creasta digului și constat cu uimire că vântul turbat s-a domolit surprinzător de mult. Marea spre larg arată încă rău, e verde și înspumată, ici și colo, dar dă semne de potolire. Răsuflu ușurat, dar numai pentru puțină vreme, deoarece grănicerii ne atrag atenția că suntem ancorați prea aproape de pasa de ieșire din port pe unde — acum că s-a potolit furtuna — vor continua să iasă și să intre convoaie de remorchere și gabare, lucrul continuând și noaptea.

Revin la bord și arăt skiperului situația. Decidem să ne mutăm spre interiorul portului, cât mai este lumină. Și începe plăcerea de care ne-am fi lipsit : remorcăm pe „Ondine" de bărcuța pneumatică, trăgând

la rame.

Am încercat randa mare, dar păcătosul de vânt, atât cât mai rămăsese, nu trecea peste coama digului, aflată cam la nivelul vârfului catargului.

Motorul nu-l putem porni, fiind lipsit de răcire și deci în pericol de a se supraîncălzi și bloca. Așa că singura soluție rămasă este remorcarea.

Tragem la rame cu schimbul cât n-am tras o viață întreagă. „Ondine" se deplasează imperceptibil, parcă rușinată de situația în care se află. Avem de parcurs peste 1000 metri până în zona în care ni se spusese că vom da peste un cheu amenajat parțial. Așa că ne arcuim iar spinările și privim ritmic cerul care se luminează cu rapiditate.

Cu chiu cu vai, pe înserate bine, dibuim un locșor la un cheu neterminat, protejat de câteva duzini de enorme blocuri de beton. Legăm pupa și prova, strângem pneumatica și continuăm treaba, că echipajul are muncă ne normată.

Curățenie în cabină. Cine nu are barca pregătită permanent să înfrunte orice fel de vreme, așa pățește. Vă jur că am găsit pătrunjel și macaroane plutind în santină sub motor, la 6 metri de bucătărie !

Spăl mocheta cu o perie aspră și detergent, o clătesc cu apă de mare și apoi cu apă dulce și o pun la uscat pe ghiu, asigurând-o împotriva unei plecări pe aripile unui vânt de noapte. Mircea demontează tubul de cauciuc crăpat în lung pe 10—12 cm (mare minune, și din ăsta trebuie o rezervă!) și scoale afară magnetoul. Îl face bucăți, curăță și usucă bobina și contactele și-l pune așa bucățele în raftul din tribord, în speranța că a doua zi dimineață va da scântei.

E trecut de 10 seara și suntem frânţi. Avem fiecare câte 4—5 vânătăi, mâinile julite de manevra rapidă a fungilor și scotelor și în general ne simțim ca după un meci de box de 15 reprize.

Atârnăm felinarul la balconul pupa, ne fierbem câte un ceai și, după un ultim control al legăturilor la cheu, trecem la culcare.

Se doarme tun după o zi ca asta : dacă ești lăsat să dormi, să-ți faci plinul. Noi n-am fost lăsați.

Parcă de-abia închisesem ochii când mă trezesc într-un duduit înfundat, puternic, cu bordajul lângă urechea dreaptă vibrând continuu. De afară, cineva strigă la noi :

— Ahoi, cuterul !

E lumină, soarele strecoară prin hubloul din tribord un cilindru de raze gălbui și aureşte cușeta mediană din babord. Mă dezmeticesc greu, dau să mă ridic, dar se opun pectoralii, mușchii spatelui, ai mâinilor și tot ce ține oasele la locul lor, fac un efort de voință și, bombănind, deschid ușița spre punte, trag roof-ul și văd cu uimire chiar în fața nasului un cârlig enorm de macara ! Rămân paralizat. Deasupra bârlogului, la capătul unor cable de grosimi apreciabile, sus în cer, un braț de macara. Mă răsucesc pe scară, cu viteza permisă de mușchii protestatari și iată cine ne vizitează : „Hercules", o splendidă macara plutitoare de 300 tone!

Echipajul privește cu interes la „Ondine", redusă la proporțiile unei bărcuțe în vecinătatea monstrului metalic stopat la 10—12 metri de ea.

Căpitanul lui „Hercules" mă salută, se scuză că ne deranjează la ora 6 dimineața, dar trebuie să ia de pe cheu câteva blocuri și are nevoie de locușorul unde ne aciuisem noi. Deci, la treabă iar !

Mutăm fuga pe „Ondine" spre capul cheului, la 30—40 de metri și o legăm din nou. „Hercules" se rotește leneș, brațul macaralei se rotește și el deasupra victimelor sale din beton și echipajul execută manevrele necesare continuării muncii.

Punem repede de mai multe cafele și invităm pe căpitanul lui „Hercules" și pe trei-patru marinari și mecanici ieșiți din schimb la 6 dimineața ,să bea o cafea pe puntea lui „Ondine".

Băieții au acceptat invitația și iată-ne povestind aventurile zilei de dinainte. Ca un făcut, între oaspeți s-a nimerit un electrician care a luat în primire componentele magnetoului, le-a așezat cu grijă pe capacul cabinei și a dat fuga pe „Hercules", de unde a revenit cu un aparat de măsură. Controlează bobina, verifică toate contactele, ne anunță că totul e în regulă și în câteva minute magnetoul e remontat și dă scântei.

Între timp, observ că alt invitat n-a pregetat să ne ajute. A dispărut și el în burta lui „Hercules" de unde a revenit cu un tub de cauciuc, identic cu cel ce crăpase, dotat cu brățări și tot ce-i mai trebuia pentru o nouă legătură în sistemul de răcire al motorului.

Nu e încă 7 dimineața și la bordul lui „Ondine" se desfășoară o activitate rodnică. Se demontează și se controlează și pompa de apă. Mecanicii lui „Hercules" pun totul la punct la motor, sorbind din când în când cafeaua fierbinte glumind între ei asupra puterii motorașului, timp

în care pe deasupra noastră trec blocuri de beton de zeci de tone manevrați fără efort de puternica macara.

DKW-ul pleacă din prima sfoară. I se reglează relanti-ul și avansul, se verifică trecerea apei prin sistemul de răcire.

Minunați oameni. Ne tot întreabă cu ce ne mai pot ajuta. Nu găsim altceva ce ne-ar lipsi, le mulțumim și, cum “Hercules" și-a terminat treaba și acționează sirena, noii noștri prieteni ne părăsesc și trec pe bordul macaralei care se desprinde încet de cheu și pleacă spre partea opusă a bazinului portuar, străbătut în lung și în lat de remorchere, șalande și gabare. Afară e încă răcoare bine.

Ne băgăm iar în cușete și mai tragem un pui de somn până la 10. E plăcut să ai hotelul cu tine, când pleci la drum !

Până în prânz, verificăm barca, centimetru cu centimetru. Ungem și strângem puțin întinzătoarele sarturilor și ale bordajului, spălăm puntea și coasem pe la colțuri vela mare și focul.

După amiază facem un tur pe dig și pe mal, cu care prilej cunoaștem impresionantele dimensiuni alo construcției portuare în curs de execuție.

Vremea nu o prea stabilă, cerul se acoperă și se descoperă cu rapiditate, vântui s-a schimbat, bate de la est.

Marea s-a calmat. Cel mai neplăcut lucru este răcoarea vremii. La 16°C la ora 16 în luna lui Cuptor, te duce gândul mai curând la... răcitor.

Facem totuși o baie, înotăm în diverse stiluri 2—300 de metri și spre seară, între 8 și 9 prindem șase exemplare reușite de guvizi, ajunse repede (în tigaie. Punem și o mămăliguță, pregătim o salată de roșii și castraveți, completăm cina cu câte două prăjituri mici constănțene și suntem gata de culcare.

Afară, după ce soarele, roșu ca sângele, intră în pământ ca un ban într-o pușculiță, se ivește luna, cu margini bine conturate și își face loc pe nesimțite, printre foliile gălbuii de nori care se plimbă, tot mai rare, între est și vest.

Deocamdată, pe la 11 seara termometrul arată 12’C. Vine glaciațiunea ?

Marți 3 iulie. Ei bine, dimineața este sigur mohorâtă. Vântul lipsește la apel.

Răcoarea se menține. Către orele 9, apare și bătrânul Ra, cam

ofilit, dar în general vremea e frumoasă, calmă. Vântul începe programul, venind de la est-sud-est.

Părăsim portul Midia cu motorul și, ajunși în larg, ridicăm pânzele. Cap nord-est, spre Chituc. Avem de parcurs 12 mile. Viteza dală de loch : 2,5 noduri.

În larg, termometrul s-a oprit la 16°C. O fi țevuța înfundată. Pantalonii scurți rămân în cabină, în schimb puloverele ies pe punte.

La prânz, vântul s-a mai întețit, mergem cu 3 noduri. Ocolim veșnicele taliene la o depărtare apreciabilă și prindem în binoclu o întrerupere a nesfârşitei plaje, loc unde se pare că omul și-a exercitat dreptul de stăpân ; două clădiri joase cu pereți albi, alta cu pereți cenușii, o linie gălbuie cu margini foarte regulate, intrând în mare.

Altă serie de taliene ne alungă spre larg. Ne apropiem de locul numit Chituc. Dinspre țărm se aude păcănit de motor și o șalupă cam negricioasă se îndreaptă spre noi, prin culoarul îngust format de plase și legăturile acestora cu malul prin cabluri de oțel (motiv pentru care o barcă având un pescaj mai mare de 90—100 cm nu poate trece printre țărm și pătratele de plase pescărești).

Șalupa ne vine în întâmpinare, ne dă un ocol cu viteză redusă și omul de la timonă ne studiază atent. Ne vedem de drum, spre pasa de intrare în micul port format din două diguri scurte de anrocamente.

Șalupa reduce motorul și vine în tribordul nostru. Conducătorul leagă barbeta de balconul pupa și așteaptă. Noii ne vedem de treabă, curioși să aflăm cum va aborda omul chestiunea cu vodca.

După 2—3 minute de studiere reciprocă, timp în care mă gândesc că numele de Vanea i-ar sta bine, blondul nu mai rezistă și începe tratativele :

— Eu știu unde-i apa adâncă în port.

— Păi, noi am vrea să mergem mai departe.

— E târziu, vremea se schimbă. Vine vânt tare.

— Poate nu vine.

Vanea rotește timona stângă. dreapta, ferește prova șalupei să intre sub bordajul nostru și reia atacul.

— E mai bine în port. Este pește.

— Am prins și noi destul.

— Am pește mare. Și vă duc, eu în port, la remorcă.

Facem treaba ?

— Hai s-o facem. Vino ușor în prova !

— Da, vodcă ai ?

Așa, măi, Vanea. De ce nu spui ce te doare ?

— Este. O jumătate.

— Bună și asta. Ești zgârcit foc. Lasă pânza jos, te duce Vanea unde-i bine. Ții după mine drept.

Tresar la confirmarea numelui, ales la întâmplare cu câteva minute înainte. Ochii albaștri, pielea arsă de soare, barba înspicată, trădau în el lipoveanul pescar.

Cu măiestria practicii îndelungate, Vanea ne remorchează printre plase, vine ușor spre digul de nord și ne plasează în mijlocul unui golf micuț, cu ape liniștite mărginit pe latura din fund de o plajă cu nisip fin, din mijlocul căreia o dragă de mare capacitate sapă un șenal spre est.

Lăsăm ancora la 4 m și Vanea îl duce la mal pe Mircea, cu documentele, pentru a contacta grănicerii.

Rămân pe punte, în prova, aşezând lanțul ancorei între catarg și peretele frontal al cabinei. Nu mai mult de 10 secunde. Ridic privirea și-mi dau seama că ancora derapează, „Ondine" derivează destul de repede spre malul apropiat din tribord. Aici zace o dragă mai mică, dezafectată, pe jumătate scufundată. Îmi dau seama că „Ondine" va trece la câţiva metri de dragă și se va îndrepta spre plajă sau, mai rău, spre rădăcina digului de larg. Și atunci ?

Atunci înșfac un colac de parâmă legat de balconul prova și, cum nu-i timp de pierdut, sar iar în apă îmbrăcat, cu parâma în brațe. Apuc o țeavă din bordajul ruginit al epavei și urc pe ea, trăgând pe „Ondine" până vine lângă pupa drăgii. O aduc ușor de-a lungul copastiei metalice și îi leg bine pupa și prova de nava eșuată.

Iau sonda și măsor adâncimea între „Ondine" și dragă : 2 m. Suficient. Măsor și în pupa drăgii: 1,5 m. Un pas mai spre mal : 1,2 m. Ne punem iar pe uscat, dintr-o neatenție.

Trec pe barcă și ridic ancora. Valuri de mâl ies spre suprafață odată cu lanțul. Ancora apare și ea, cu ghearele curate, nici urmă de mâl sau nisip.

Mircea se ivește pe mal, escortat de Vanea, care-și bușise șalupa de plajă și o lăsase acolo fără grijă. Barcă de tablă, fără chilă, cu pescaj redus, îi convenea manevra.

Împreună, introducem între bordajul lui „Ondine" și dragă două cauciucuri auto, Vanea își ia vodca odată cu mulțumirile noastre și mă bag în cabină să mă schimb. Ceasul de mână merge. N-a pățit nimic. Apa nu e rece, dar afară este. Frig neobișnuit. Destupăm sticle de rom și acționăm în consecință.

Dăm o tură pe plajă, alergând câteva sute de metri spre clădirile cherhanalei. Nici țipenie de om. Vanea a dispărut ca un duh, nu pot înțelege unde și cum. Draga cea mare parcă lucrează singură, își duduie motoarele de zor, îi scârţăie cupele, dar nu vedem chip de mecanic pe bord.

— Ai dat de grăniceri ?, îl întreb pe Mircea.

— Sigur.

— Unde-s, doamne iartă-mă ?

— Eu știu ? Pe-aici pe undeva, prin pustiu.

Mare drăcie. N-om fi nimerit pe altă planetă ?

Revenim spre golf, continuând alergatul. Spre nord, plaja lată, cu nisip fin, se întinde cât vezi cu ochii. Pustie și sălbatecă, cu o vegetație de-un verde palid, așezată în smocuri pe pantele dunelor domoale, născute una din alta sub tăișul vântului.

Se face seară și vântul se întețește. Ne înapoiem la barcă și punem totul în ordine. Ne gândim la cele spuse de Vanea despre vreme și decidem că nu a glumit, drept pentru care dublăm legăturile lui „Ondine" la epavă. Aceasta pare solid fixată în nisip, în plus e legală cu cabluri de oțel de două țevi cu diametru mare înfipte adânc în nisipul plajei.

Se face tot mai frig. Vântul începe să țiuie prin sarturi și legăm cârma care începuse să bată cu echea în balconul pupa. „Ondine" se înfige cu tonele ei în cauciucurile de protecție care scârţâie prelung, acompaniate de clipocitul rapid al unor vălurele ce se sparg de tăblăria verticală a drăgii.

Dormim bine, dar înveliți suplimentar cu randa și focul de furtună.

Miercuri 4 iulie, vremea s-a mențînui urâtă, cu vânt instabil și în rafale, cu nisipul plajei ridicat până la mărul lui „Ondine". Am rămas în Chituc, legați de draga noastră eșuată. În jurul orei prânzului, auzim de undeva din spatele drăgii mari care lucra tot de una singură, ca un robot, zgomotul unui motor auto. O mașină a venit și a plecat. De unde și încotro, ăl de sus știe.

Vanea își luase se vede tăblăria în timpul nopții și dispăruse, fie pe mal, fie pe mare, fie în țara duhurilor.

Frigul este singurul prezent în permanență în portul Chituc, dacă nu ne punem la socoteală pe noi, amorțiți ca niște muște la apropierea iernii. 13°C la prânz, 11°C seara. La 4 iulie !

Ascultam la radio buletinul meteo și bombănim împotriva vremii. Adio baie, plaja, dolce far niente !

Mai trebăluim pe bord, mai alergăm pe plajă, batem digurile privind marea care — să nu se supere — arată rău.

Și totuși, joi 5 iulie, vremea se mai îmblânzeşte. Buletinul meteo sună rău, dar la Chituc, în afară de termometre care rămâne dușmănos (14°C), totul în jur s-a luminat. Vântul suflă moderat de la sud, poate va aduce și ceva calorii.

Ieșim cu motorul din portuleț. Vanea și-a făcut de lucru cu șalupa lui foarte de dimineață, a apărut din larg, a luat un alt duh la bord și a dispărut printre taliene.

Facem același lucru și noi și în jurul orei 9, cu vânt moale din pupa, urcăm spre nord-est.

În babord, departe, se vede linia subțire a plajei. Oare cum va arăta plaja asta în anul 2000 ? Minunat loc pentru amenajarea unei stațiuni estivale, pe fâşia de nisip dintre mare și lacul Sinoe !

Distanta de 12,5 mile între Chituc și Portița o parcurgem In 4 ore și jumătate.

Vremea se îmbunătățește simțitor, este mai cald decât ne așteptăm : 18°C. Vântul se menține moderat, marea este numai ușor vălurită. Drum odihnitor, de plăcere.

Hotărâm să înnoptăm în largul Portiței, pe fund de 8m. Facem un cart de la 10 seara la 2 dimineața (skiperul) și altul de la 2 la 6 (secundul). Noaptea a fost liniștită, vântul de sud căzând treptat, lăsând loc unei brize domoale de la țărm, plină de mirosuri noi de fum de vreascuri, parcă și de pește prăjit.

Vineri 6 iulie, cu același vânt de sud ce se instalează după ora 9, plecăm mai departe. Cam după 8 mile nord-est de Portița, coasta coteşte spre est și „Ondine" face la fel, urmând izobata de 10 m care se află la 4 mile de țărm. Știm că datorită marilor cantități de aluviuni aduse de Dunăre în mare și din cauza protecției împotriva vânturilor de nord dată de Deltă, apele din zonă au adâncimi ce suferă modificări

importante de la un an la altul.

Utilizăm de câteva ori sonda de mână și găsim adâncimi între 9 și 10 m.

Coasta dintre Portița și Sf. Gheorghe este formată din marginea sudică a insulei Dranov și cuprinde întinse cordoane laterale și mlaștini. Se vede greu din mare și prezintă puține repere de navigație și anume farul Portița, biserica din Jurilovca, capul Dolojman, ici colo câteva clădiri liliputane ale punctelor pescărești ca cele ale cherhanalei Periteasca, cherhana ce se vede mai bine din mare și este amplasată în zona în care coasta se îndreaptă spre est.

Prindem în binoclu semnalul de navigație Zaton și un pic de vegetație lângă 2-3 căsuțe pierdute pe plajă.

Cum vremea se menține frumoasă și termometrul a săltat la 20°C (deci, țevuța nu era înfundată!), facem lectură de specialitate : „Cartea pilot a Mării Negre" — ediția 1983 — tipărită de Direcția Hidrografică Maritimă. Aici, pe lângă descrierea coastei, ni se atrage atenția asupra unei posibile confuzii între clădirile și vegetația mai importante din localitatea Ciotica și Sf. Gheorghe, Aflam de asemenea ca extremitatea sud-vestică a insulei Sahalin se prelungește în mare printr-o întinsură periculoasă pentru navigație, cu funduri mici.

Rămânem în larg, dar ne găsim în interiorul raionului de pescuit. Zeci de scule pescărești fixe presară întinsul mării, de jur împrejurul nostru. Facem deseori manevre — în fond, asta și vrem, practică și iar practică.

Prindem cu binoclul ceea ce bănuim a fi insulele Sahalin. o bentiță joasă, de un galben mai deschis decât al coastei și venim la sudul ei, într-o zonă mai liberă de scule pescărești, unde aruncăm ancora, pe un fund de 11 m. După cum se observă, ne-am învățat minte și ne ținem departe de nisipuri.

Spre seară, vreme minunată, călduță, cu briză ușoară de sud-vest. Altă viață ! Echipajul face baie, se vâră pe sub “Ondine" și controlează chila care a mușcat nisipul la Vadu, constată că totul e în ordine și că nici un fir de vegetație nu s-a prins de opera vie (dată cu vopsea antivegetativă) și revine la bord unde spală ceva rufe, pregătește cina și ține apoi o mică ședință.

Hotărâm să ne reîntoarcem în două etape : Sahalin-Chituc și Chituc-Portul Tomis.

Sâmbătă 7 iulie, dis-de-dimineaţă, ieșim cu motorul dintre taliene, pe un calm plat. Urma să facem o mică traversadă de circa 35 mile la Chituc. După puțin, prindem un vânt de vest-sud-vest, nu prea favorabil. Facem o voltă spre larg și coasta dispare sub orizont. Vântul se încălzește puțin și virează pe vest curat, lucru ce ne permite să punem cap compas 242°.

Pe la 4 după-amiază, intrăm în portulețul Chituc, după o traversare fără evenimente. Venim în coasta epavei și ne legăm de ea.

Cum nimic nu s-a schimbat la Chituc și n-ai cu cine schimba o vorbă, facem ordine la bord, ne bălăcim în apele calme ale golfulețului și spre seară dăm la pește, asigurându-ne o cină suficient de bogată.

Pe înserat, apare și Vanea cu șalupa lui. Bem câte un rom mai mare, ca de rămas bun.

Duminică 8 iulie plecăm spre Tomis. Avem vânt de nord care aduce și nori de ploaie. Navigam cu randa și focul „în foarfecă", făcând câteodată 5 noduri. Timp de aproape două ore ne plouă mărunt și e răcoare bine, dar nu ne pasă, suntem bine echipați.

În largul plajei Mamaia norii se risipesc, iese soarele, vântul se menține de la nord, dar slăbește mult.

Portul Tomis o primește pe „Ondine" cu ape calme, străbătute de bărci cu rame, și cu motorul venim încet la cheul de vest.

S-a încheiat astfel scurta noastră croazieră pe mare.

„Ondine" a dovedit bune calități de navigație iar echipajul, cu toate boacănele făcute, o încrezător și mulțumit. De-acum, gândurile noastre se îndreaptă spre Marea Egee.

# AU Şi ALȚII BĂRCILE LOR

## *I. „ALOHA” CEA FĂRĂ DE NOROC*

„Aloha" este un velier frumos, lung de 8,70 m, înregistrat la căpitănia portului Tulcea.

Împreună cu skiper-ul ei, inginerul Giurgiuveanu Alexandru, a încercat de trei ori — repet, de trei ori — să ia marea spre sud. De fiecare dată însă barca a trebuit să se întoarcă din drum, lipsindu-i dramul de noroc care pentru veliștii amatori e ca sarea în bucate.

Suntem cu toții — noi veliștii — doritori să ne îmbogățim experiența și cunoștințele, fie și în mod indirect, adică din experiența și cunoștințele colegilor de patimă. Iată de ce, cu îngăduința skiper-ului de pe „Aloha", așternem mai jos povestea unei bărci fără noroc.

Însemnările ce urmează dovedesc cu prisosință că uneori necazurile noastre de barcagii, oricare ar fi ele, sint atât de mici în comparație cu ale altora, încât n-ar merita să ne tulbure prea mult somnul.

Povestea cu „Aloha" te pune pe gânduri, te îndeamnă la concluzii și prima care-ți sare-n ochi automat este aceea că barca, în ansamblul ei, înainte de a lua în etravă valul, trebuie probată, verificată și răsverificată și că nici un sacrificiu în muncă și, din nenorocire, și în bani nu este prea mare dacă e destinat să-i asigure navei o cât mai perfectă punere la punct.

Să urmărim povestea lui „Aloha" la prima ei încercare de a se întâlni cu Bosforul, în 1975.

1975 — Sâmbătă 23 august. Tulcea.

„La 7 fix sunt la bord. E calm desăvârşit, briza de zi încă nu a început să bată. Soarele puternic pe un cer fără nor, anunță o splendidă zi de vară. Păcat că nu sunt gata de plecare! Am tras din greu în ultima săptămână dar n-am reușit să pun totul la punct. Nu-i nimic, mergem mai departe.

Un „ness" rece și repede la treabă, cu gândul la viza de pe pașaport care expiră la 8 septembrie.

Până la ora 11 am terminat călăfătuirea infiltrațiilor la tabloul pupa, iau o gustare rece și continui cu fixarea cârmei exterioare, a echei și a scripetului pentru funga velei artimon. A început căldura, afară sini 30° la umbră, în cabină 32°, deși am deasupra tenda.

Atac infiltrațiile din prova, zguduită bine în primăvara asta când am dat peste un trunchi de copac ce plutea ascuns sub valurile Dunării. Aplic o placă de tablă zincată peste zona de deasupra liniei de plutire, după o călăfătuire serioasă și o mînă de vopsea. Lucrarea este departe de a fi perfectă’ dar în mod cert va reduce infiltrația, la valuri, până la nivel acceptabil.

Era ora 16. Doamne, cum fuge timpul când muncești cu sârg și faci ce-ți place! Dau gata prânzul la iuțeală: două felii de pâine, două roșii, și două ochiuri încropite la un foc de scândurele lângă ponton. Mă apuc de brâu la care înlocuiesc două porțiuni de câte jumătate de metru. O mână

de vopsea și, zic eu sunt gata. Mâine aprovizionarea.

Duminică 24 august. De la 6 dimineața car din piață la bord nenumărate sacoșe, pungi și cutiuțe. Cartofi, morcovi, ceapă, roșii, fructe, lămâi, pâine, paste făinoase, sirop de casă, zahăr, ulei, orez, muștar, conserve de tot felul și câte și mai câte. Cincizeci de sticle de apă minerală, douăzeci de sticle de nectar, zece cutii de „ness", cărți, schimburi, chibrituri, sare. Curge apa de pe mine alergând ca un zănatec, ba în piață iar, ba acasă unde uitasem una sau alta, ba prin jurul punții, să văd unde ar mai fi câte ceva de făcut.

N-o fi având ea „Aloha" multe calități, dar de una se bucură din plin: e încăpătoare ca un vagon de marfă ! Tot ce aduc la bord dispare prin chesoane și pe sub cușetele careului.

Am sub punte 300 litri de benzină și 100 litri de apă potabilă. Mă uit în jur, mai dau o raită pe sub punte și parcă totul ar fi în regulă. Sunt frânt, dar mulțumit și în bună dispoziție. Duc vasul la locul de ancorat și o șterg acasă. Mâine, plecarea.

Luni 25 august. Ziua cea mai lungă a sosit ! Primele licăriri ale zorilor mă găsesc treaz. Mă îmbrac repede, îmi iau rămas bun de la ai mei și trec Dunărea cu prima șalupă — vasul este ancorat lângă malul celălalt, deoarece Căpitănia nu admite acostarea în port pe malul drept.

Este ora 6. Pe Dunăre, ultimii aburi ai dimineții încep să se ridice. Scot „outbord"-ul din cabină și-l pun la locul lui în micul cockpit de la tabloul pupa. Aduc apoi rezervorul de benzină, pompez în el combustibil, pornesc motorul şi-l las să se încălzească 7—8 minute, apoi îl sting. Iau o masă substanțială, ridic ancora de la mal și o aduc în postul prova, pun umărul și „Aloha" se desprinde. În clipa asta sar pe punte agățat de subarba bompresului.

Trec repede la pupa, e rândul ancorei de adâncime. „Aloha" vine cuminte la pic dar... ancora nu iese. Trag din toate puterile, o simt că se smulge, dar e fantastic de grea, la naiba. Am agățat ceva? Trag sus cu ultimele forțe și surpriză : iese din apă, odată cu ancora, și un cablu gros de oțel de la cine știe ce vas ! Izbutesc să dau jos cablul de pe gheară și repede, pun ancora la adăpost. Nu-i timp de pierdut, a sunat regulamentar un cargou la cot și va fi peste mine în câteva minute. Mă reped la motor, hai bătrâne „Evinrude", nu-mi face nazuri acum, oricând, dar nu acum, de plecare! Trag o sfoară și mașina pornește la sfert. Accelerez, fac rondoul și, paralel cu malul, dau largul cargoului care mă

depășește după câteva clipe. Din comandă, pilotul îmi face semn, dar nu pot distinge fără binoclu care dintre cunoscuții mei pilotează vasul. Binoclul e jos, pe cușetă, n-am vreme de el. Citesc fără dificultate numele frumosului vas : „Vaslui", din seria de 8500 tdw.

Țin pe curent pe malul stâng între geamandura care marchează șenalul de mal, pentru a nu mai avea probleme cu cargourile.

Mila 38. Mă uit la ceas : 7,20. Să vedem cât facem până la mila 36. Ajung aici la 7,38, deci am 9 minute pe milă, sau 7 noduri, purtat și de curentul favorabil de circa 2 noduri. Asta înseamnă că la apă moartă fac 5 noduri. Performanța este departe de a mă mulțumi, ceva nu e în regulă cu motorul deși am accelerat puternic, cât poate duce el. Nu-i timp acum de revizii, vom vedea care-i situația mai târziu.

La ora 8,00 intru pe canalul Sulina, unde curentul este ceva mai tare și o cronometrare între Ceatal și mila 30, Partizani, îmi dă o medie ceva mai bună, 8,5 minute la milă. La 9,30 Maliucul rămâne la babord, iar la 10 am trecut și de Gorgova, cu numeroasele ei anafoare și epiuri.

Pe la ora 11 văd în prova Crișanul și, după jumătate de oră, intru în canalul Dunărea Veche. Acostez la malul înalt ca un cheu în spatele unui bac dormitor. Mă leg solid de o salcie bătrână și. instantaneu, simt că mi s-a făcut o foame de lup. Scăpat de primele griji și emoții, corpul cere împrospătarea resurselor. Să-i facem pe voie ! Prepar la repezeală o salată „Aloha" : roșii, castraveți, un măr tăiat cuburi, brânză de oi, muștar, ulei și oțet, totul sub o plasă deasă de ceapă tocată mărunt. Deliciu! O cafea naturală, două (trei) degete de coniac, o jumătate de pepene galben și un somn reparator de două ore pe salteaua groasă de latex. Cine spune că-i grea marinăria ?

Și totuși e grea. Dinspre asfințit o rază de soare mi-a ajuns pe ploape, trecând prin copastie și bordaj în zona brâului !

Sar pe cușetă și, blestemând eternele interstiții ascunse, mă înarmez cu dalta de calafat, cu pânza de bomfaier și dă-l până seara la astupatul crăpăturii.

Roiurile de ţânţari își fac apariția. Dușmanii implacabili mă silesc să las totul pe mâine.

Radio-ul mic îmi ține de urât și petrec o noapte liniștită. Când mă trezesc, lumina zorilor pătrunde prin hublouri, scoţând din umbrele nopții aspectele plăcute ale cabinei. Cafeaua, un deget de coniac și iar la treabă, profitând de disapariția ţânţarilor. Extind călăfătuirea și la tribord,

cu speranța că nici la valuri mari n-am să sufăr de pe urma infiltrațiilor. Am muncit toată ziua din greu, pe căldură sufocantă, în poziții de lucru incomode, dar am făcut o treabă bună. E drept, am renunțat până și la o nouă salată „Aloha", mulțumindu-mă cu biscuiți și suc de fructe, dar nu mai trece soarele prin bordaj.

Miercuri 27 august. Sunt treaz și cu cafeaua băută de la patru dimineața. Ies pe punte unde ţânţarii încă foiesc în roiuri, fumuri-fumuri, după o geometrie fantastică, numai de ei știută.

Larghez parâma de mal. Trag de lanțul ancorei și, culmea, nu vine nici un deget. Fac o baie, mă cufund, dau pe pipăite de o rădăcină groasă sub care se angajase gheara ancorei. Liberez totul, urc pe punte și constat că „Aloha" se înfundase într-un banc de nomol submers, împinsă de valul produs de o șalupă ce trecuse în plină viteză pe lângă mine, solicitând din plin motorul ei de 150 cai. Mi-au trebuit două ore să scot vasul din nămol și finalmente iată-mă plecat pe canal în jos. Spre mare.

Iată în prova intrarea în marele M de la mila 8 și sper să fiu în Sulina în jurul orei 9. Vise desarte. Motorul își reduce turația și se oprește. Am numai timpul necesar să virez spre mal și, din inerție, prova lovește fundul și „Aloha" se pune travers. Nu, asta nu ! Sar în apă și o împing, cu apa până la mijloc, până dau de fundul tare. Iute o ancoră la pupa, cât pot de departe.

Motorul s-a încins. Răcirea nu merge. Ce s-a întâmplat ? Scot motorul care frige din cockpitul său și încep demontarea, cu setul complet de chei mecanice pe care îl am la bord. Desprind motorul de pe picior, probez orificiul de aducțiune a apei de răcire care se dovedește liber. Ce are domnule ? Dau jos chiulasa. Totul în bună regulă, inclusiv termostatul. Hai mai departe. Fac piciorul bucățele, pentru a ajunge la pompa de apă. Evrika ! S-a rupt ştiftul de fixare pe ax. Tai cu bomfaierul o bucată de cui și remediez defecțiunea în câteva minute. Montajul îmi ia mai mult de o oră. Oare mai pornește supraîncălzit bătrânul? Nu cumva s-au ars simeringurile foarte sensibile la temperaturi înalte ale carterului motor?

Dau la sfoară și bietul motoraș o ia din loc. Tușește el de două-trei ori, dar, iată, a intrat în ritm. Controlez răcirea, apa curge, deci deocamdată totul e bine. Să vedem mâine în tracțiune. Pe azi, gata. Odihnă.

Ies la mal în jurul unor corturi. 10—12 studenţi bucureşteni petrec minunate zile de vacanță. Pescuiesc la lansetă şi au succes, ca urmare mă aleg cu un şalău argintiu, nu mai bun de trimis la tigaie. Aprind aragazul, fac şi cartofi prăjiţi şi cinez împărăteşte, în zumzetul unui milion de ţânţari ce orbecăie peste cabină.

Joi 28 august. La drum ! Plec spre Sulina unde ajung — motoraşul şi-a făcut corect datoria — la orele prânzului. Hotărăsc şi înnoptez în bazinul de iernat, având în vedere vântul de nord-est foarte puternic, de forța 8, care mă opreşte să încerc ieşirea în mare. Din nefericire, intrarea în bazinul de iernat este puternic colmatată, m-am pus pe uscat de două ori, apoi am intrat cu greu în bazin, derivând puternic sub vântul de nord-est.

Bag prova în mal la un loc cunoscut din anii trecuți şi constat că nimic nu s-a schimbat aici de când am venit cu o barcă uşoară la Sulina. Dau o parâmă la mal, o leg de un salcâm bine plasat pentru ancorajul meu, închid vasul şi plec în oraş să mănânc ceva şi să mai fac ultimele cumpărături.

E ora 17, vântul continuă să sufle dezlănțuit, e rece, pun pulovărul gros şi haina deasupra. Am întârziat ! Vine toamna ?

La Căpitănie n-am rezolvat nimic, furtuna puternică împiedică plecarea cel puțin 24 de ore. Mă întorc la vas către seară, după ce mi-am permis o masă la restaurant, cu ciorbă pescărească delicioasă, cu mici formidabili de mari, cu bere rece.

Ajung la vas pe înserat. Furtuna creşte în intensitate, sarturile miaună, cred că vântul a depăşit 30 m/sec, şi constat că pe mare e urgie. Se aude zgomotul valurilor şi urletul sinistru al geamandurii de hula. Dacă stau şi mă gândesc, am cam avut noroc cu defecțiunea pompei de apă. Dacă n-aş fi întârziat eram acum în mare, în plină furtună, cu pompa defectă !

E frig. La 11 noaptea furtuna atinge punctul de vârf. Nu mă pot încălzi, deşi am apelat la pătura suplimentară. Doamne, dacă eram acum pe mare! Aici, în bazin, „Aloha" saltă uşor şi revine repede la poziția comandată de ancora de pupa şi parâma de mal.

Spre ziuă, furtuna cade. Norii se risipesc, apare soarele, e cald, e bine şi frumos. Cu surprinzătoare rapiditate, uit totul despre noaptea trecută şi mă îndrept voios spre Căpitănie.

Aici, deplină înțelegere. Pot pleca oricând, de îndată ce condițiile

meteorologice vor permite.

Mă întorc la vas. E aproape amiază, vântul a scăzut la forța 5, dar hula este încă puternică și urletul geamandurii se aude clar de la 3 mile distanță. Probabil voi pleca mâine la prima oră. În timp ce-mi gătesc prânzul pe aragaz, fac un control general, inclusiv greementul. Totul pare în bună stare. La timonă însă, suportul echei o cam șubred, dar reparația ar însemna practic o timonă nouă și nu am nici timpul, nici materialul necesar. De altfel, am la dispoziție timona interioară care este de bază și lucrează fără cusur.

Timona exterioară este o rezervă, destinată exclusiv manevrelor cu vele.

Amiaza vine odată cu sfârşitul furtunii. Se face o minunată zi de vară târzie, cu o briză abia simțită din nord-est. Mă apuc iar de treabă, inspectez amănunțit barca pneumatică și dau peste o rosătură pe unde pierde aer pe care o astup cu două petice reci.

Încui barca și ies în oraș. Trec pe la punctul de control de frontieră și stabilesc să mă prezint aici cu vasul mâine dimineață la ora 6. Mă reîntorc la bord și mă apuc de inventarul scris al proviziilor cu coloana alăturată în care voi marca tot ce se va consuma. După părerea mea, am apă și mâncare pentru 25 zile, absolut suficient pentru croaziera mea planificată pe cel mult 14 zile.

Sâmbătă 30 august.

Eram pe punte când discul soarelui a apărut din mare. Rouă rece a dimineții umezise bine puntea. Încălzesc motorul, cuplez mersul înapoi, fac rondoul și ies din bazin. Mă strecor printre estacadă și mal, urmând indicațiile unor localnici. La ora 6 fix acostez la pontonul punctului de control. Formalitățile se fac în timp record și mi se urează drum bun și sănătate.

Plec cu motorul, depășesc cherhanaua și pontonul punctului de control al șenalului.

Pătrund între digurile ce mă vor duce spre largul mării. Suflă o briză bună de NE cu forța 3—4, numai bună de navigație. Am randa pregătită și las ghiul jos, gata învergat.

Şenalul este pustiu la această oră și, în afara digurilor, marea sclipește puternic, prezentând o hulă apreciabilă. Mă consolez cu gândul că poate hula se va domoli pe drum. Se vede acum gura șenalului. Digurile au dispărut și au fost înlocuite pe două șiruri de stabilopozi peste

care trec valurile înspumate. Dispar și stabilopozii și nu se mai văd decât scondrii de marcaj. Cum nu sunt ditamai cargoul, virez spre sud printre doi scondri și iată-mă afară din șenal in Marea Neagră !

La tribord zăresc printre valuri geamandura 01. Opresc motorul și ridic focul de drum dintr-o mișcare. Sus vela artimon ! Curentul este încă puternic și „Aloha" se îndreaptă spre geamandură. Pun cârma banda, barca nu ascultă și bușesc geamandura.

Constat curînd că nu pot guverna de la timona interioară. Fug la pupa, apuc zdravăn echea și rămân cu ea în mînă. Să nu-mi cred ochilor ! Barca nu mai putea fi guvernată cu vele și foarte greu din maneta outbord-ului, fără a avea sub ochi compasul.

„Aloha" a rămas o oră în derivă, timp în care am cumpănit totul și pe față și pe dos. Reparația echei mi-ar fi luat câteva zile. Vremea era total instabilă, deja vântul se ridicase iar și se făcuse frig. Compasul îl aveam montat departe de cockpit, în cabină, n-aveam unde și în ce să-l prind pe punte. Să merg numai cu motorul până în Bosfor ? Și la întoarcere ?

Am socotit cuminte să amân voiajul pe altă dată. Pun motorul și mă reîntorc la Sulina și apoi la Tulcea. Croaziera era ratată.

Concluzii? De ce s-au întâmplat toate? Cauzele ratării credeam că se pot rezuma la următoarele :

— rabat la defecțiuni evidente, constatate, dar trecute cu vederea (șubrezenia sistemului de guvernare);

— întârzierea mare în plecare (sfârşitul verii) ;

— materialul învechit (cocă și motor).

*

Au trecut patru ani și ne aflăm în 1979. „Aloha" a primit un motor „inboard", un DKW tip... nu se știe care. Montarea acestuia în interiorul cocii s-a dovedit foarte dificila, străpungerea tunelului pentru axul cocii prin chila groasă ridicând numeroase probleme. S-a utilizat un burghiu de Ø 42 mm, fixat în capul unei țevi de 0,5 m lungime. Primul ax montat, având Ø 25 mm, s-a dovedit prea subțire și a fost înlocuit cu unul de Ø 30 mm. Puterea motorului nou, de circa 20 cai, s-a dovedit insuficientă. Picăturile de benzină de la carburator nu se mai scurgeau în afara bordului, în siaj, ca la motorul „outbord", ci se evaporau în santină, pericolul de incendiu fatal la bord existând permanent. Viteza bărcii la apă moartă nu a crescut, a crescut în schimb consumul cu circa 0,2

l/milă.

Abia în vara anului 1979 „Aloha" a reușit să circule pe Dunăre, cu defecțiuni de motor frecvente. Chemarea sudului a răbufnit însă puternic și cu toată situația generală precară, skiperul decide plecarea și noi îi dăm cuvântul.

„Joi 30 august 1979. Sunt gata de drum. Instalat în cockpit, unde adusesem comenzile motorului și o timonă nouă cu cavile, cobor Dunărea spre mare. Bate un NE de 8—10 m/sec și ridic velele cu care navighez plăcut, pornind câteodată motorul la coturi unde velele flutură.

La ora 15 sosesc la mila 8, mai mult grație mersului cu pânze, motorul prezentând o răcire insuficientă și o pană de carburație. Conectez instalația electrică pentru noapte, fac ordine la bord și mă pregătesc de odihnă.

Sâmbătă 1 septembrie 1979. La ora 8 părăsesc punctul de control de frontieră de la Sulina și cu un vânt de SE de-abia simțit, dublez geamandura 01. Marea e oglindă. „Aloha", cu întreaga velatură de 40 mp ridicată, cu murele la babord, avansează spre sud cu 2 noduri. Dc=125°, declinația 4°E, deriva de curent apreciată la 1°, deriva de vânt redusă sub 5°.

Fac o verificare radio pe cele două radiofaruri, Insula Șerpilor și Sf. Gheorghe, care se aud perfect.

Până după-amiază târziu, zăresc departe farul de coastă. Vântul a căzut și „Aloha" abia dacă mai guvernează sub acțiunea curentului. O determinare cu scândurica îmi dă o viteză de 1 nod. Mențin același cap compas de 125°, mai mult nu pot strânge briza foarte ușoară.

Până la ora 18, orizontul se întunecă pe un front larg, de la NE la NV, după câteva minute sclipesc în depărtare câteva fulgere. Se pregătește o noapte de grele încercări pentru navă și stăpânul ei. Cât se mai vede încă fac două relevmente radio și obțin un cerc cu raza de 0,5 mile, care pus pe hartă mă situează la 5 mile sud Sulina și la 6 mile în larg. La ora 19 văd ambele faruri, Sulina și Sf. Gheorghe și-mi controlez poziția care s-a dovedit exactă.

Furtuna se apropia. Cobor randa și focul de drum și ridic focul de furtună de 4 mp. și vela artimon de 6,5 mp. Furtuna poate să vină.

Și vine, odată cu înserarea, aducând o rafală puternică ce înclină puțin „Aloha" și zgomot de valuri proaspete. Ploaia bate aproape orizontal, s-a făcut rece și, cu tot echipamentul grămădit pe mine, nu pot

spune că mi-e cald.

Vântul bate de la NV, înseamnă că n-o să am valuri prea mari, ele neputându-se forma pe distanța relativ mică dintre coastă și vas. În schimb ruliul e drăcesc, totul în cabină a căzut între cuşete și prin careu nu se mai poale circula. Mergem cu 5,5 noduri și peste o oră voi vedea farul de la Insula Șerpilor. Deci să virăm spre sud, vom avea vânt de mare larg, ruliul se va reduce și poate se vor aranja. Socoteala de-acasă ! Pun cârma banda tribord și... „Aloha" nu virează ! Barca merge tare pe ruta inițială, ca atrasă de un magnet pe Insula Șerpilor. îmi dau seama că totul se datorează velei artimon care, având o suprafață dublă față de focul de furtună, face nava exagerat de ardentă. Nu puteam ridica un foc mai mare, vântul sufla cu 16—17 m/sec și mă temeam că nu reușesc. Pe un ruliu de 30°, dat de marea bine montată acum și pe o copastie îngustă de 18—20 cm, manevra era riscantă. Apoi, următorul foc din seria care o aveam la bord măsura 11 mp. și era sigur prea mare în condițiile în care furtuna amenința să crească. Să înverghez vela artimon pe catargul mare? Treaba ar fi fost simplă pentru un echipaj de două persoane, era însă riscantă pentru unul de o singură persoană.

Să virez cu motorul ? Sigur. La ce mai aveam motor ? Contact și motorul pornește la sfert după care toarce frumos. Mă liniștesc. Las motorul să se încălzească, apoi cuplez elicea și pun cârma banda. Motorul se oprește. Îl pornesc iar, cuplez, se oprește din nou. Ce se întâmplă, doamne? Contact, motorul pornește, cuplez milimetric axul elicei, cum dă de sarcină mașina tace ! Contact, accelerez la maximum, bruschez acum cuplajul și rezultatul e nul. Treaba e serioasă. În plină furtună, noaptea, nu pot manevra vasul.

E trecut de 9 seara. Noapte de smoală. În jurul vasului spumă cenușie dată de fierberea mării. Ploaia măruntă continuă și caută drum spre piele. Deocamdată „Aloha" nu are probleme prea mari, dar cât va ține furtuna ? Ce va fi mai târziu când valurile vor crește ?

Iată-mă iar în situația de a decide soarta croazierei. Bănuiam o defecțiune serioasă la motor și, în aceste condiții, adio Bosfor pentru a doua oară. Puteam da jos vela artimon și să fug apoi cu focul spre sud. Soluția prezenta un dezavantaj important și anume acela că dimineața m-aş fi găsit undeva travers între Portița și Midia și de acolo obligat mă vedeam în portul Tomis. Cu o pană grea la motor, însemna că nu mai pot aduce vasul înapoi la Tulcea înainte de venirea iernii și lucrul nu-mi

convenea.

Mă hotărăsc pentru Sf. Gheorghe, unde aveam posibilități să văd ce are motorul. De aici, cu noroc, m-aș fi putut repezi cu „pasagerul" la Tulcea după piesele necesare și în 2—3 zile ies din nou în mare.

Visuri ! Le las pentru mai târziu și trec la treabă.

Harta îmi dă un fund de 25 m. Voi ancora și voi aștepta să treacă furtuna. Dau jos velele, cu chiu cu vai și arunc ancora. „Aloha" vine cuminte cu prova în val, dar ancora derapează. La cheia de lanț mai adaug un lanț de 30 m și în continuare o parâmă de 20 m și simt că poziția s-a stabilizat.

E greu de trăit acum la bord, deși am scăpat de ruliul diabolic. În cabină dau peste un miros insuportabil de benzină. Garniturile de la bușoanele rezervoarelor au lăsat să se scurgă combustibilul. Un chibrit și... Stau cuminte. Nu sunt fumător. Nu mi-e foame. Mi-e greu. E ora 2 noaptea, stau pe cuşetă cu picioarele pe un săculeț tare, nu știu ce-o fi în el și nu mă interesează. E întuneric total, așa arată, se vede, corpul negru teoretic din fizică. Vasul saltă monoton, o dată de două ori. de o sută de ori. Ce-o fi având motorul ? Adorm buștean.

La primele ore ale dimineții, soarele pătrunde prin hublouri și prin bocaportul deschis. Mirosul de benzină a dispărut, ruliul e minim. E o zi minunată, cerul complet senin marea ușor încrețită și nimic nu mai amintește de urgia din timpul nopții.

Jur împrejur, pustiu. Sint singur în mijlocul apelor. Mănânc zdravăn, am o poftă de lup. Îmi pregătesc și o „naturală" scăzută mult și sunt gata de drum.

Să scoatem ancora. „Aloha" vine la pic, dar ancora nu vrea să se desprindă de fund. Alta acum. Să abandonez ancora ? Nici vorbă. Aștept valul și când vasul coboară prova, iau repede o voltă de lanț pe tachet. Când „Aloha" urcă, lanțul se întinde cu forță, trage tare de ancoră apoi iar se slăbește și, iute, o nouă voltă. Răbdare, vasul lucrează pentru mine, ori se rupe lanțul ori scapă ancora. Și scapă ! Sus la bord și asigurarea. Îmi tremură genunchii de efort, dar sunt mândru că am rezistat tentației de a crește cu unu numărul obiectelor aflate pe fundul Mării Negre.

„Aloha" derivează ușor pe hulă. Ridic velele în timp record și barca o ia cuminte spre sud. Am vânt tot de NV constant, forța 4. O măsurătoare rapidă a vitezei îmi dă circa 5 noduri. Respectând decizia

luată seara, virez spre mal, drum compas 240°. Se face ora 8, apoi ora 9, uscatul nicăieri. Concluzia ? O bună parte din noapte ancora a derapat totuși spre est, apoi s-a fixat în ceva. Am petrecut noaptea la peste 16—17 mile de mal.

Schimb Dc=270° și la 9,45, cu binoclul, disting în zare o lizieră de plopi. Reiau vechiul cap 240° care trebuia să mă aducă în apropierea farului de la Sf. Gheorghe.

Pe la 10 malul se vede bine, schimb de drum 190°, aproximativ paralel cu malul. Văd două case mari, ce par pustii.

La prânz, ura ! se vede farul. Încep un slalom printre sculele pescărești din apropierea intrării pe braț. „Aloha", care în ajun se încăpățânase să nu vireze, ascultă acum docilă de cea mai mică mișcare a timonei și se strecoară cu precizie printre scule și bancuri de nisip. Iată-mă în șenal I Pun capul pe pontonul Căpităniei la circa 2 mile de intrare, în aval.

Cu vânt strâns, „Aloha" merge bine și, deși am curentul împotrivă, reușesc, nici eu nu prea știu bine cum, să mă leg la ponton.

Cu nerăbdare, mă apuc de motor. Îl fac bucățele și dau peste necaz ; reparația făcută în iarnă la una din biele se dovedise de mântuială, uzura rapidă lăsa rolele să se încalece în sarcină și biela se gripa. Asta înseamnă altă bielă, alte role, altă croazieră ratată !

Plec la remorcă spre Tulcea, învins, trist, dar nu fără speranță."

Speranța s-a materializat de-abia în 1983. Din nou cuvântul skiperului lui „Aloha" :

„Sâmbătă 16 iulie 1983. A treia oară sosește ziua cea mare ! Sunt din nou gata de drum, după ani și ani de pregătiri, de încercări, de controverse, de muncă și de plăcute visuri.

Am dat jos cabina și am lărgit banda de circulație pe punte. Am acum un motor în 3 cilindri, pentru care se pot procura piese de schimb pe piață. Am un nou tanc de combustibil, amplasat la tribord, confecționat după formele vasului.

Probele făcute pe Dunăre au dat bune rezultate. Am depistat atunci unele vibrații în zona inversor—ax-elice, pe care le-am eliminat. „Aloha" putea face acum 7 noduri, cu un consum sub 1 l/milă. Mersul înapoi se dovedise satisfăcător. Răcirea era prea bună, chiar am montat pe circuit un robinet de reglaj pe care urma să-l deschid la maxim, numai

în caz de marș prelungit cu motorul. Instalația electrică interioară funcționa fără cusur.

Am făcut în anii trecuți și unele amenajări, în bine cred eu, sub punte. Au apărut în careu o chiuvetă cu scurgere gravitațională în cockpit, un dulăpior de haine și două dulăpioare pentru alimente amplasate sus, pe peretele careului, departe de umezeala din santină.

Adăugasem cocii un lest de 300 kg, aveam la motor chiulasă și ambielaj noi, mă dotasem și cu un acumulator auto nou de 65 amperi.

Iată-mă duminică 17 iulie la pontonul punctului de control de la Sulina. Iată-mă depășind a treia oară geamandura 01, buna mea cunoștință, martora necazurilor mele anterioare ivite chiar în imediata ei vecinătate.

Marea e calmă; briză de NE forța 2, „Aloha" se târăşte cu 1,5 noduri. Mărturisesc că am rămas la timonă mai bine de o oră, pradă unei nehotărâri cumplite : să pornesc oare motorul ? Nu-mi dăduse până acum motiv de îngrijorare, dar... ieșisem în mare! Conform tradiției, trebuia să se întâmple ceva !

Cum vântul nu voia să se întețească și nici nu erau semne de așa ceva, și cum cu binoclul puteam distinge bine intrarea în şenal și țopăiala lui 01, cuplez motorul, alungind superstițiile și gândurile negre. Puternicul trei cilindri răpăie vesel, dar cabina se umple de fum și toată barca vibrează altfel decât știam eu. Tai contactul și cu inima cât un purice mă duc să controlez.

Transmisia sub volantă este plină de ulei și de funingine. De unde, doamne? Smucesc volanta furios și, spre surprinderea mea, îmi dau seama că piesa are un joc anormal de 5-6 mm și că unele din șuruburile de fixare a volantei de arborele cotit sunt slăbite iar alte două par secționate. Infern și maledicțiune ! Iar ?

Îmi fac o cafea și încep „ședința" de analiză. În final, hotărăsc să urc înapoi la adăpost în șenal cu motorul, menajându-l la maxim. E vorba de mers împotriva vântului și a curentului, ambele ușoare. Dau velele jos și cu accelerația puțin peste minim, mă strecor pe lângă far și arunc ancora în spatele unei drăgi.

E duminică și echipajul drăgii a plecat la țărm. E o liniște nefirească. Briza de noapte aduce încet o răcoare plăcută. O, de mi-ar pătrunde și în suflet, să schimbe și acolo tristețea, să pună în locul realului starea plăcută de visare la drumuri pe ape !

Amân totul pe mâine și, surprinzător, adorm înainte de lăsarea deplină a întunericului.

Luni 18 iulie. Mă trezesc la ora 6, într-o minunată dimineață de vară. Fac o baie strașnică între „Aloha" și dragă, mă rad, îmi beau cafeaua și mă apuc — blestem — de lucru.

Demontez cuplajul axului elicei, trag motorul afară de pe postament și la 9 am volanta în brațe. Găsesc rupte două din cele cinci șuruburi de fixare. Trebuiesc scoase capetele rămase în bloc. Cu o daltă fină, atac primul șurub, îi fac o tăietură în capul vizibil și-l dau afară relativ repede. Mă apuc de al doilea când aud pași pe punte. Vizită la bord.

E căpitanul dragii care, bănuind că am necazuri, vine să vadă cu ce mă poate ajuta. Îmi promite un mecanic din echipajul său și-mi trimite imediat un tinerel dezghețat, politicos și, constat imediat, foarte competent.

Scoatem împreună și a doua jumătate de șurub. Ce se întâmplase ? Tânărul îmi explică, după ce a examinat atent întregul ansamblu al transmisiei, că defecțiunea se produsese ca urmare a lipsei unui cuplaj elastic între inversor și motor. Cele două șuruburi tăiate după numai câteva ore de mers arată că și ambreiajul ar putea fi avariat și că sigur voi avea necazuri cu cilindrul apropiat de volantă.

Cu răbdare infinită, băiatul montează totul la loc, executând o centrare perfectă între motor, înversor și axul elicei, îmi urează drum bun și, înainte de a dispare în măruntaiele drăgii, mă face atent la cilindrul cu pricina.

Este trecut de prânz. Ridic ancora și depășesc iar pe 01. Cu vântul de NE, prezent ca și ieri, ceva mai tărișor, hotărăsc să ridic pânzele. Randa urcă perfect până la jumătatea catargului, aici se blochează, forțez și... colțul fungii pleacă singur spre vârful catargului! Nu, asta e prea mult! Cum să recuperez funga care nu vine singură jos?

Trec iar la obișnuita „ședință" de gândire. Îmi fac cafeaua de rigoare și-mi amintesc că am citit undeva cum a ieșit dintr-o împrejurare similară un navigator solitar. Chichester ? Parcă el. N-are importanță. Ce-a făcut omul după ce i-a fugit funga de sub nas ? Nu, nu s-a suit pe catarg. Măsura e periculoasă, poți scăpa pe punte și te poți alege cu o mână sau un picior vătămat. Nu, a agățat cu ceva colțul fungii. Asta e, a avut la bord o prăjină. Oare eu am ? Mă reped în cabină și răscolesc totul ca un apucat. Ura, găsesc sub cușetă o șipcă de peste doi metri

jumătate, destul de solida. O matisesc de cange, spre vârf, adaug la capăt un carmac de morun și cu această prăjină improvizată încerc să agăț funga. Mă bălăbănesc pe cabină mai bine de un sfert de oră, dar până la urmă carmacul își face datoria și funga vine adusă de prăjină până la piciorul catargului.

E târziu după-amiază și vântul a virat la NV, înfiorând undele. Ridic randa. Spre seară, briza se întărește și la ora 20 suflă zdravăn. „Aloha" ia viteză, o determinare că scândurica dă peste 5 noduri. Ridic vela artimon în foarfecă cu randa și pun un tangon la foc. Acum „Aloha" pare că zboară pe cărarea de aur a lunii ce se ridică peste orizontul depărtat. Cită diferență între noaptea de groază, petrecută acum 4 ani pe această latitudine și noaptea feerică de acum ! Tare aș vrea să văd „Aloha" trecând prin fața mea, dusă de un vânt bun, cu velatură bogată, spre sud. Cred că e neînchipuit de frumoasă !

Nu simt nici un fel de oboseală. Când lucrurile merg bine, uiți de toate necazurile trecute și privești mereu în provă.

Ora 0.30. Departe, în tribord, se vede sclipind farul de la Sf. Gheorghe. Îl dublez și, după jumătate de oră, iar drum spre Bosfor, 188°. Randa trece în bordul opus. Las focul tot la babord și trec vela artimon la tribord. Scot maxim din ce poate da vântul și poale folosi barca și hotărăsc să rămân la timonă toată noaptea. Prind câteva minute de relativă domolire a vântului și-mi fac o cafea.

După ora 2, marea începe să se monteze și valuri deferlante mângâie coca. „Aloha" fuge spre sud și numai asta contează. Vom izbuti de dala asta?

Zorile mă găsesc la timonă. Briza a mai scăzut spre ziuă și viteza bărcii s-a redus la 4 noduri. „Aloha" însă lasă în urmă un siaj curat și drept ca o riglă. Soarele scapără peste linia orizontului și își începe urcușul pe un cer azuriu. Frumusețe de vis !

Vântul bate acum din pupa. Las cârma din mână și „Aloha" vine pe drum 200° unde se stabilizează. O las așa și cobor să mănânc ceva. Vasul merge singur spre sud cu 3,5 noduri. Mă întind pe cușetă. Mi-e frică să nu adorm, totuși mă odihnesc moțăind o oră și ceva. Simt însă că vântul se schimbă și vin la cârmă.

După ora 9, vântul s-a rotit la 90°, apoi vine de la 140°. Sunt obligat să ridic al doilea foc prin interiorul sarturilor. N-am acum vânt favorabil, presimt că va trebui să dau o adevărată bătălie pentru fiecare

milă spre sud.

Fac tot ce știu pentru a strânge vântul. Rigidizez straiul de pe bompres, scot focul al doilea prin interior și cel de pe bompres prin exteriorul sarturilor. Caut unghiul optim de 15° al randei față de vânt și astfel reușesc să merg pe 200°. La ora 12 marea e liniștită. „Aloha" aproape că nu are ruliu, viteza s-a redus la circa 3 noduri. Hai să facem punctul, să-l controlez cu cel dat de estimă. Ambele mă localizează, cu o diferență de 2 mile, travers de Periboina, la 20 mile în larg.

Către ora 13 citesc pe compas 220°, deci vântul virează mereu. Mă va duce oare în mal ?

Mă odihnesc încă două ore pe cușetă după care văd pe compas că urmez un drum la 240°. „Aloha" merge spre țărm cu trei noduri.

La ora 18 văd malul prin binoclu, sunt între Corbu și Midia. La ora 19 se vede Midia, mă aflu la o milă de mal. N-am ce face, pornesc motorul să pot ocoli sculele pescărești și la 19,45 arunc ancora la un cablu de digul mare, în uriașul port Midia. Anunț grănicerul de serviciu și solicit adăpost pentru noapte, urmând ca a doua zi să plec mai departe. Sunt frânt. Mănânc și dorm.

Miercuri 20 iulie. Dacă tot sunt în port, măcar să văd de ce s-a blocat randa la ridicarea pe catarg. Găsesc la peste 3 metri deasupra punții un punct de blocaj pe canal. Scot și înlocuiesc o bucală de șipcă, recroiesc vârful randei prin scurtare cu 15 cm și prind solid colțul de fungă. Sper să nu mai am necazuri.

La ora 13 ies din port cu toate pânzele sus pe un vânt de SE de forță 2—3. În jumătate de oră depășesc coșurile uzinei de la Năvodari și în zona de început a plajei Mamaia sunt periculos de aproape de mal. Voltă spre larg, mergând direct pe est. O nouă voltă mă aduce pe un drum între 230° și 240°, deci iar la țărm !

Motor, fie ce-o fi. Bolnavul meu pornește frumos și îl ajut strângând vântul până la limita de fluturare de 210°. După zece minute însă motorul se oprește. Cobor în cabină să văd ce are și găsesc două bujii din trei rău ancrasate. Mă apuc să le curăț când aud de afară un clipocit suspect. Repede pe punte și mă trezesc cu „Aloha" în mijlocul unor scule pescărești. Jos velele și în momentul ăsta vasul se oprește, travers pe un cablu de susținere a plaselor. Cu chiu cu vai, împingând din toate puterile cu cangea, reuşesc să plimb cablul pe sub chilă și „Aloha" scapă din neplăcuta îmbrățișare. Flotoarele plaselor rămân

departe în babord.

Pornesc iar motorul, pe același curs de 210°. Am prova pe promontoriul de la Tăbăcărie. Îmi fac planul că de la promontoriu să mai fac o voltă spre larg și să mă refugiez pentru noapte la Tomis.

E ora 17,30 și totul merge bine. Merge bine până ce motorul se oprește din nou. Continui cu vele până la trei cabluri de mal și las ancora pe un fund de 4 m adâncime.

Rămân noaptea la ancoră. Spre dimineață, afară se stârneşte iadul: vânt de NE forța 7, mai-mai să mă sufle rafalele de pe punte. Nori zdrențuiți aleargă cu mare viteză la un plafon redus și stropii de ploaie completează tabloul. Așa cum se prezintă lucrurile, „Aloha" va ajunge pe mal! Motorul!

Nu am scânteie la bujii. Jos magnetoul. Găsesc o platină împușcată și o alta cu suportul rupt. Nu-i bai, am platini de rezervă. Problema e unde o fi cutiuța cu platine ?

Am căutat-o mai bine de o oră fără s-o găsesc. Afară se aud valurile spărgându-se cu furie pe plajă. „Aloha" plonjează cu bompresul în spinarea valului ce i-a trecut pe sub chilă. Nu mai e de stat, iau platina defectă la polizor, o frec apoi cu șmirghel din ce în ce mai fin, montez totul la loc și pornesc motorul. Alah e mare! Merg doi cilindri din trei !

Vira ancora. Lupt din toate puterile să aduc ancora la pic. Mă ajut cu un levier din oțel, un val mai nărăvaș ridică brusc barca, lanțul se întinde și levierul lovește înapoi cu forță. Mă feresc instinctiv, nu mi-a apucat mâna, dar coada sculei mi-a tăiat obrazul imediat sub ochi. Curge sânge destul de puternic. Trag în continuare de lanț și, în sfârşit, ancora vine sus... fără un dinte! Valul de care pomeneam nu mi-a luat ochiul, dar mi-a șubrezit grav ancora,

Merg spre port cu mică viteză, motorul în doi cilindri învinge greu forțele reunite ale vântului și valurile. Randa jos. Ridic vela artimon. Lupta continuă. Sunt plin de sânge pe față, pe piept și pe mâini. Mă spăl cu puțină apă de mare și constat că n-am cine știe ce rană, tăietura nu mai sângerează. Bun, merg spre larg. Virez ușor spre sud și taca-taca, taca-taca... intru în portul Tomis la ora 11. În babord, văd valurile aruncându-şi coamele până pe creasta digului. Am scăpat!

La punctul de control de frontieră mi se acordă un răgaz de trei zile pentru repararea motorului după care va trebui fie să plec mai departe, fie să depun pașaportul.

Asigur barca la cheu, mănânc ceva, mă îmbrac și fug în oraș. Găsesc la magazin un platou complet de platini și mă întorc cu el în portul Tomis. Fac înlocuirea și pornesc motorul. Merge tot în doi cilindri, cel care nu funcționează este cilindrul de lângă volantă. Să fi avut dreptate mecanicul de la dragă? Evident nu se putea stabili nimic fără demontarea motorului. Mă apuc singur de treabă, negăsind vineri, 22 iulie, după-amiază, pe cineva să mă ajute. Sâmbătă pe la prânz constat că aveam pe pistonul al treilea segmenții gripați, rulmentul de la ambielaj foarte uzat și, desigur, întregul ambielaj se cerea înlocuit. Oricâte eforturi aș fi făcut, nu puteam aranja motorul în timpul rămas.

Ar fi o nebunie să plec mai departe cu un motor grav avariat, chiar dacă mai merg încă doi cilindri. Pentru a-l păstra, cât de cât în acest stadiu ar fi trebuit introdus în linia de transmisie un cuplaj foarte elastic capabil să preia eforturile de răsucire date de vilbrochen. Asta ar fi însemnat zile bune de lucru, bani tot așa de buni și iată-mă învins a treia oară. Totul se terminase, deocamdată. Orice serie neagră are un sfârşit. Marea va ceda fiindcă noi suntem, de când e omul om. stăpânii și fiii ei.

*

De trei ori „Aloha" s-a avântat în mare, i-a cercetat depărtările, s-a bătut cu vînturile-valurile, și-a pus în primejdie coastele bătrâne, dar... n-a fost să fie. Barca n-a putut înfrânge toanele de zgripțuroaică ale bătrânei cu plete vineții, n-a putut să-și atragă zâmbetul zeului motor și a trebuit să renunțe, să-și întoarcă prova spre țărm când nu dorea decât largul, mereu largul, într-o încoronare a destinului ei marin.

Și sufletul bărcii ! Omul de la bară ?

El n-a fost învins. El a amânat numai întâlnirea cu Bosforul, cu Marea de Marmara. Totul a fost o renunțare tactică, o punere la capă, manevră de așteptare. Dovadă ? Iată, „Aloha" și Sandu plănuiesc un nou atac asupra celor doi M — Marea și Motorul. Obiectivul ? Același, coborârea spre sud, cât mai departe spre sud. Ca și când colo trei înfrângeri anterioare n-ar avea decât o importanță de palmares. S-au șters din memoria omului și a bărcii, acolo nu mai are loc decât porunca săpată adânc : „Încearcă din nou" !

## *11. TOMIS — PIREU ȘI RETUR*

In vara anului 1983 un echipaj de patru clujeni a pregătit și a realizat o croazieră până în Marea Egee și retur.

Până aici nimic senzațional.

Senzațional mi se pare faptul că barca utilizată în aceasta fantastică, dură și frumoasă călătorie avea numai 6,5 metri lungime, fusese construită cam după... ureche și avea o dotare slabă, ca să nu spunem ca nu avea mare lucru, — dacă ne gândim la sonar, radiotelefon etc.

Adăugați la cele de mai sus componența acestui echipaj de lupi de mare, format din doi tați — un biolog și un... muzician (skiperul !) și doi fii — elevi, dar nu la liceul de marină.

Mai adăugați la cele spuse până acum faptul că voiajul a durat două luni, pe mare deseori rea, într-o barcă ce nu excela prin etanșeitate !

Voință, curaj și pricepere — iată instrumentele cu care s-a realizat această adevărată performanță.

Barca? O puteți vedea oricând în portul Tomis, modestă, la locul ci, în umbra suratelor mai mari cu forme studiate, avântate, dichisite și bine dotate, dar care au cam prins rădăcini pe mal.

Sub numele de „Dolojman" se ascunde ceva ce putem construi oricare dintre noi. Constructorul, skiperul Alexandru Pătrașcu, mi-a pus la dispoziție, cu multă amabilitate, planurile de construcție, fotografii, descrierea modului de execuție și... jurnalul de bord al croazierei. „Dolojman" are lățimea maximă 2,30 m, pescaj maxim — cu barca burdușită cu brânzeturi, benzină, salamuri, pepeni și patru marinari 1,40 m, înălțimea cabinei 1,40 m, patru cușete, catarg de 6.70 m, randă de 9 mp și foc de 7,50 mp, lest 200 kg, motor în doi timpi de 8 cai. „in-board".

Construcția bărcii a durat doi ani și două luni, lucrându-se într-un șopron și folosindu-se ca scule un fierăstrău mare, unul mic de mână, o rindea, un ciocan, un clește și o coarbă. După cum se vede, nimic deosebit.

Coastele s-au desenat la scară 1 : 1 pe un placaj și s-au confecționat din stejar, cu secțiunea 2,5X4 cm, amplasate cam la 29 cm una de alta. Chila ? Un dulap de stejar cu secțiunea de 4X10 cm². Varăngile ? Stejar de 4X15 cm². Bordajul, din scândură de brad de 14 mm, a început să fie bătut de sus în jos.

„Dolojman" s-a născut într-un șopron lat de numai 2,60 m.

Scheletul a fost ridicat pe chilă în poziție normală. Pentru a putea lucra însă în tribord, părintele lui „Dolojman" înclina scheletul po babord până ce se rezema de perete. Bătea cuiele, căpuite și ascuțite cu mijloace proprii, cu mâna dreaptă, cu stânga ţinând în poziția cuvenită o contragreutate. În locurile unde — din lipsa unor brațe tentaculare — nu putea ajunge cu contragreutatea, lăsa cuiele bătute numai pe jumătate timp de 2, 3 sau 4 zile, până prindea un vecin să-i țină contra.
La montajul filelor bordajului, acestea se fixau cu un cui la pupa, se mergea la mijloc unde se mai bătea un cui și apoi, prin împingere din peretele șopronului, fila se forța să se curbeze în poziția necesară la prova și apoi se reteza după forma și adâncimea canalului din etravă. Deseori, din cauza personalului muncitor de joasă calificare în meseria de marangoz (constructor de bărci), între file rămâneau spații de 2-4 mm lățime neacoperite. Ţinând cont că pe lume mai există chituri și rășini, acestea au fost lăsate în pace.

Au urmat lonjeroanele pe bordaj și traversele pentru punte, ușor curbate.

Pereții roof-ului s-au tras din două scânduri late de 28 cm și groase de 25 mm, puntea s-a confecționat din scânduri de brad de 16 mm, iar acoperișul cabinei din rășinoase de 14 mm grosime, montat pe traverse din stejar. Sub piciorul catargului, traversa acoperișului cabinei a fost dublată și sprijinită vertical cu pereți din tego.

Totul a fost tras în rășină și împâslitură de sticlă la interior. La exterior, s-au dat trei straiuri de rășină și armătură de sticlă pe suprastructură și patru straturi pe cocă.

Toată coșmelia a fost montată apoi sub nucul cel mare din curte și la orele serii, întins pe viitoarea cuşetă, viitorul navigator privea legănatul crengilor în bătaia vântului clujean. Cu un mic efort mintal, se obținea o imagine inversă, anume aceea a unor crengi nemișcate și a unei bărci pe valuri molcome !

Catargul n-a fost o problemă (renunţându-se la ideea unuia din aluminiu, cu secțiune ovoidală, greu de procurat pe... Someș). El a fost realizat cu relativă ușurință din cinci scânduri de brad, bine geluite, încleiate cu aracet și presate cu... bolovani. Pe scândura din mijloc, ceva mai lată, s-a fixat cu holzșuruburi de alamă șina călăreților de velă.

La doi ani și două luni, copilașul iubit, „Dolojman", se pregătea să dea... treapta : plecarea spre lumea lui viitoare, aceea care azi îl va

mângâia cu valuri moi și șoapte înșelătoare, mâine îl va plesni cu furie, căutându-i inima și, din joaca asta, îl va învăța cum sa se poarte, în orice împrejurare, cu stăpâna lui, marea.

În ziua plecării spre Pontul Euxin, echipe întregi de colegi de-ai constructorului, toți muzicieni din Cluj, au pus umărul sub bordajul lui „Dolojman" și l-au împins pe role până în stradă.

A urmat imediat pauza de masă, cu ciorbă de fasole cu cârnaţi și gălușți aurii, date prin nucă și coapte la cuptor, totul pe un fond de vodcă.

Munca s-a reluat cu mare spor, barca a fost suită într-un camion, dusă la gară, trecută pe vagon și după 3 zile și 4 nopți, „Dolojman" a văzut pentru prima oară marea, în 1976.

O macara... de ocazie îl lasă la apă și skiperul, care întovărășise barca pe tren, dormind în cabină, o privește, de ce nu, cu mândrie. totuși, parcă ceva nu era în regulă... Ce-o fi în cabină ?

Ce să fie, apă până la glezne, linia de plutire urcă implacabil. Sandu ia găleata de plastic și începe cu deznădejde să arunce apa afară. Nivelul apei înăuntru nu crește, dar nici nu scade vizibil. Și dă-i, și dă-i... Marea, cea cu valuri moi și șoapte înșelătoare, caută inima lui „Dolojman" (și a skiperului !).

Un minut de odihnă. O mînă de ajutor? Sandu iese pe punte, dărâmat, rotindu-și ochii de jur împrejur. Era pe înserat, portulețul era pustiu. „Dolojman" trăgea spre fund.

Alături, la 20-30 metri, o dragă cenușie se odihnea la cheu. Pe punte, o vardie. Omul privește tăcut mica navă venită din celălalt capăt al țării să-și încheie aici o carieră neîncepută. Înțelege ce se întâmplă și domol, cu experiența fără de preț pe care ți-o dă viața pe ape, se pregătește să ajute :

— Trage barca aici lângă dragă, în bordul liber!

Apoi omul meșterește pe lângă biga din prova.

Skiperul aruncă găleata, înhață pagaia și-l duce pe „Dolojman" lângă dragă. În doi timpi și trei mișcări barca este ridicată puțin cu biga și rămâne cu coca în apă, balansându-se ușor în chingi.

Sandu iese din cleștele tensiunii, transpirația îl cuprinde din creștet până în tălpi, o oboseală cumplită îi invadează ființa.

— Hai la bord, zice omul. Faci o baie caldă și te culci, am o cuşetă liberă. Se umflă el bordajul... N-avea grijă !

Oameni...

A doua zi, răcoare, soare, vânt moderat și „Dolojman" atârna în bigă. Slobozit din chingi, plutește ca o rățușcă scăpată la baltă. Infiltrațiile au dispărut ! Hei, mare, te pui cu omul ?

După câteva ieșiri în larg, „Dolojman" își trece probele cu succes, arătând însă că ar avea nevoie de un lest mărit. În anul următor a primit un lest suplimentar de 200 kilograme, i-a fost refăcută zona de înnădire dintre bordaj și chilă și iată-l gala să ia marea în piept, până departe în țara vânturilor „meltemi".

Iarna anului 1982-1983 a fost petrecută de către „Dolojman" pe cheul ambarcațiunilor din portul Tomis, așezat pe micul său cavalet, alături de frumosul „Hai-Hui", de rasatul „Trident", de impozanta „Eola" și de grăsana „Ondine".

Echipajul a folosit perioada rece pentru pregătirea croazierei.

S-au confecționat încă un set de pânze de drum și un set de pânze de furtună. A urmat revizia motorașului, procurarea aragazului de voiaj cu două ochiuri și două butelii care au avut suficient gaz pentru toată durata călătoriei. Şi apoi discuții îndelungi sub nucul mare din curte privind lista alimentelor.

Cu hărțile în față, echipajul a stabilit ruta de urmat, apoi a împărțit-o în tronsoane, pentru fiecare tronson întocmindu-se o fișă cuprinzând toate datele și informațiile disponibile pentru navigația pe porțiunea respectivă. Fișele au fost numerotate, trecute într-un tabel afișat în cabină și îndosariate într-o mapă de plastic.

Iată ce cuprindea de exemplu fișa pentru sectorul Nara burun — Karakova burun (Cap Nara — Cap Karakova).

„Pe țărmul european, orășelul Eceabat (lat. 40° 11' — long. 26°22’) parțial în ruine. Coș de fabrică. Portuleț pentru ambarcațiuni mici, protejat de două diguri. Uneori, se aprinde o lumină h=3,7 m în capul digului de sud. Golful Kilya, adâncime 26-27 m. Bântuit de rafale, de evitat. Urmează pe coasta europeană fortul Bogali, construcție masivă, turn de minaret în centru. Intre Kilya și Bogali, pe lângă coasta europeană, până la 1,5 cabluri spre larg, banc de nisip cu adâncimi adesea sub 5 m. La fortul Bogali, far de 11,6m, așezat pe construcție metalică."

„Cap Abidos, pe malul asiatic, de mică înălțime, albicios, stâncos. Fortul Akbaș, greu de deosebit, având zidurile de culoarea

terenului înconjurător, pe malul european. Alături, o mănăstire între copaci. Far — Gr Scl (3) (10,5) 5m (U). Golful Akbaș — fund nisipos, adâncimi 3-18 m. Intre Akbaș limani (golful Akbaș) și Uzum burun se vede dealul de formă conică Buyuk tepe (253 m). Capul Uzun este jos, încins de bancuri de nisip cu adâncimi sub 5 m ce ies la 1,5 cabluri de la mal."

Și așa mai departe, zeci, sute de pagini.

După cum se vede, cu fișa la îndemână, știi exact unde te afli ziua. Noaptea, ca noaptea. Estima și citirea corectă a luminii farurilor sunt singurele ajutoare de bază.

Să revenim la croazieră.

Calabalâcul a fost transportat fără mari cheltuieli cu trenul de la Cluj la Constanța și foarte scump cu un „piețar" local din gară în portul Tomis.

„Dolojman" a fost deschis, aerisit, spălat cu „Dero" la interior și umplut cu putini, aragaze, genți și gentuţe, pânze și parâme, haine și hăinuțe, benzină și uleiuri, până când s-a constatat că cele patru cuşete dispăruseră ! S-a impus reașezarea mărfii și echipajul, lucrând ca o veritabila „slevedoring crew" (echipă de stivuire a mărfii în navele comerciale), a reușit să le scoată iar la iveală, e drept, la dimensiuni ceva mai reduse și în număr de trei, ţinând cont că omul de la bară nu are nevoie de cușetă.

Încărcătura a afundat linia de plutire cu 15 cm, stabilitatea urmând să crească, iar viteza... să scadă. Situația putea fi numai constantă, nu și îndreptată și echipajul și-a văzut mai departe de treburi.

În dimineața următoare, o ultimă verificare a siguranțelor la întinzătorii de sarturi și straiuri, un ultim control al ținutei generale a catargului și skiperul s-a deplasat la Căpitănia portului Constanța pentru ultimele formalități și solicitarea controlului înainte de plecare. Apoi dă o raită prin piața Ovidiu, mai cumpără ceva și privește de pe faleza înaltă jos, în portul Tomis, unde „Dolojman", cu toată ființa lui, dorea desprinderea de mal. Și chiar era pe cale să-și realizeze dorința! Cu pânzele sus, cu ancora în ridicare de către un membru al echipajului, barca cerea „mola pupa" !

Skiperul, sus pe faleză, rămâne o clipă paralizat, înțelege că venise comisia de control pentru plecare și „Dolojman" trebuia dus la cheul de larg. O ia la goană pe pantă și în momentul în care barca se

desprindea de mal, sare pe punte, văduvit de jumătate din ce cumpărase.

Pe cealaltă parte a bazinului portuar comisia se impacientează. Adierea moale din nord-vest duce barca încetișor, mai mult în derivă. Comisia flutură mâinile. Motorul ! Skiperul învârte cu avânt de manivelă, cei opt cai clămpănesc de trei-patru ori și stau. Comisia stă și ea cu mâinile în șolduri. Manivela se rotește iar și iar, caii nu se lasă impresionați și mai cu firul de vânt, mai cu elicea învârtită manual de skiperul aflat la capătul puterilor „Dolojman" ajunge în zona de control.

—Silențios motor ai căpitane, zice omul din comisie.

Formalitățile au fost îndeplinite și la 16 iulie 1983, orele 12,10, pe vânt de nord-vest forța 1, pe mare calmă, „Dolojman" își începe lunga călătorie pe mare.

De acum încolo, începe nesiguranța, instabilitatea permanentă a micii lumi numită „Dolojman", frigul și umezeala zorilor, creșterea tensiunii arteriale odată cu scăderea presiunii barometrice, speranța de vreme bună și vânt din pupa citită numai în ochi.

Echipajul are moralul ridicat. De îndată ce pasa de intrare în portul Constanța a fost depășită, trece la cârmă elevul Călin, cel mai puțin obișnuit cu marea dintre cei patru aflați la bord. Timpul este minunat pentru practica navigației cu vele, mai ales că briza scade treptat și se rotește la nord-est, se iau câteva volte și se câştigă bine spre sud.

Skiperul, după lupta pierdută cu cei opt cai, se odihnește. Cineva din echipaj identifică la travers tribord farul Mangalia și, cum un vânticel bun din pupa îl sălta pe „Dolojman" pe valuri acceptabile, marcând un siaj vizibil. Pe la 8 seara se ridică la catarg pavilionul bulgăresc. Echipajul e mândru, voiajul a început bine, marinăria e frumoasă.

Dar vântul cade brusc, toată noaptea „Dolojman" a căutat să se depărteze de coastă și în zori, odată cu risipirea ceții, echipajul vede clar, înșirate pe țărm, splendidele hoteluri din stațiunea Olimp și Mangalia Nord !

Se coboară pavilionul bulgăresc și se ridică cel romanesc. Farul cu pricina fusese Tuzla !

N-are nimic. Cap sud mereu.

După prânz, apare vedeta grănicerească de serviciu în larg, se primesc urări de „drum bun" și, în jurul orei 16, iahtul intră în apele

teritoriale ale R.P. Bulgaria. Către seară, ca în mai toate zilele de vară, vântul se domolește aproape total și urmează o nouă noapte pe mare.

Spre ziuă vremea se burzuluiește, cer acoperit complet vânt de nord-vest, rece de îngheață urechile. Mihai, egal cu centura, trece carabina saulei de siguranță de balconul prova, apoi începe manevra coborârii focului. De,  marinăria arată și așa !

Se ridică focul de furtună, trei perechi de brațe terţarolează randa, șuierul vântului printre sarturi grăbind echipajul aflat la manevre.

Capul Caliacra este dublat prin larg și se pune cap compas 240°, spre Vama. Vântul e primit acum dinaintea traversului și valurile izbesc coca lateral, scăpând câte o lamă peste cabină și câte un litru peste cușeta pupa.

Echipajul, aflat acum la prima încercare în lupta cu marea, își dovedește sârguinţa, dar și stângăcia. Se face o voltă în vânt, apoi a doua, a treia și pe nesimțite manevrele devin mai ușoare, practica începe să-și spună cuvântul.

Vremea se îmbunătățește, se înlocuiește focul de furtună, e ridică randa la măr și micul iaht intră în bazinul rezervat micilor ambarcațiuni din portul Vama în jurul orei 2. O lume a bărcilor, de toate tipurile, culorile și mărimile posibile. Echipajul, mândru nevoie mare, trece la ținuta de oraș și debarcă, plin de voioșie, membri de drept ai marii familii de marinari.

La 19 iulie, după vizitarea orașului și redeprinderea mersului pe pământul lipsit de ruliu, se pregătește plecarea. Și iată-l pe skiper din nou în cartul dracului, cartul care-ți împarte noaptea în două, pe vânt slab, în largul țărmului bulgar. Ghiul se balansează fără rost, obosind vela și timonierul. Pe coastă, spre vest, puzderie de luminițe. Cerul, acoperit de nori, atârnă greu și umed. Sandu moțăie cu mâna pe eche, încovoiat ca un moșneag, capul îi cade pe piept și lupta cu somnul continuă. În zori, vestul revine și parca o ia din loc spre sud, mereu spre sud. Capul Emine ramâne în tribord, cu farul cocoțat în vârful stâncăriei golașe. Se pune cap compas 180° în intenția de a se scurta ruta, dar vântul are altă părere și sărind pe sud-vest obligă pe „Dolojman" să țină 150°. N-are nimic, se merge cu 4 noduri și la prânz rămâne în urmă Burgas și, la capătul unei ultime volte, țărmul a dispărut sub orizont. Vântul cade treptat, marea e oglindă, soarele arde și cu puțină imaginație te puteai crede pe „Narcis" al lui Conrad, undeva în Mările

Sudului.

Echipajul înoată, trece pe sub chila micii ambarcațiuni, imitând delfinii puși pe joacă. Apa și mișcarea le trezește apetitul și, reveniți la bord, toți patru trebăluiesc pe lângă singurul ochi de aragaz, incapabil a satisface graba celor flămânzi. Cu răbdare, se face și friptura și salata, gândul îi duce la un somn odihnitor, dar vântul are iarăși o altă părere. Se ridică o briză bună și „Dolojman", nerăbdător, cere să fie lăsat să-și ducă stăpânii spre sud.

E noapte iar. Se aude un duduit de motor, mereu mai aproape. Căpitanul e trezit, se luminează velele cu o lanternă. Din beznă apare vedeta grănicerilor bulgari care aprinde un reflector și „Dolojman" pare așezat la fotograf, pentru o poză de familie. Se verifică actele și se urează drum bun. „Dolojman" reintră în noapte, urmat de o bandă de delfini reali ce se hârjonesc în siajul său. Spre dimineață, vântul de vest aleargă pe cer nori vineți și lovește barca din tribord. Velele mari pârâie jalnic, dar „Dolojman" fuge cu 5 noduri, valurile cresc venind de undeva din pupă, tot mai amenințătoare. Vor rezista pânzele ? Să se vină cu prova în vânt și să se reducă velatura ? Să mai fugim puțin, poate se mai domolește vântul. Se merge larg până la prânz când cerul se acoperă cu nori negri. Vântul pare să-și ia pauza de masă. Echipajul profită, schimbă velele, umple rezervorul de benzină, verifică întinzătoarele sarturilor și imediat se abat asupra bărcii primele rafale. Tangaj pupa-prova, valurile se preling pe punte, doi oameni pe punte au impermeabilele ude, cei doi din cabină se odihnesc în umezeala crescândă din interior. Dansul ține așa pâuă după-amiaza târziu când, deși vântul s-a mai domolit, marea pare un cazan în clocot. În prova apare un punct alb. Un velier ? Nu, e un caic cu motor, vopsit în alb, care taie drumul lui „Dolojman" în unghi ascuțit îndreptându-se spre coastă. Timonierul privește prin binoclu în direcția în care se depărtează caicul, dar nu distinge altceva decât orizontul frânt de crestele valurilor și deasupra cerul vânăt. Pe neobservate, cerul se întunecă mai mult și vântul se oprește, marea se aplatizează. Ceva se pregătește în împărăția Mării Negre !

Skiperul iese pe punte și verifica greementul punct cu punct. Cu o șfilață dublează asigurarea tangoanelor, fixează capul parâmei de ancoră de ochetul de pe punte, ordonă echipajului să îmbrace haine groase și să scoată foliile de polietilenă de protecție împotriva ploii și

valurilor, împarte o gustare rece și toți așteaptă bunul plac al mării, în înserarea amenințătoare.

Călin este de cart. Ostilitățile se deschid fără alt preaviz odată cu un vuiet demonic ce se prăvale peste barcă, o dată cu prima rafală, venită din nord-est. Cum „Dolojman" urma un drum est-sud-est, vântul îl bandează puternic, Călin liberează scota randei, iar skiperul pe cea a focului. În câteva minute, berbecii depășesc copastia, inundând puntea și cabina. Se face întuneric și valurile ating trei, patru metri, purtând creste albe de spumă ce se reped nebune spre mica ambarcațiune. Comandantul valurilor apare din noapte în pupa babord, coama albă i se spulberă în vânt, își simte dușmanul aproape și atacă. „Dolojman" se înclină cu 30-10 de grade în tribord, încasează câţiva metri cubi de apă pe punte și câteva găleți bune în cabină și îşi vede de drum, revenind la înclinarea normala.

Călin e ud din cap până în picioare și skiperul îl trimite în cabină, la adăpost, preia bara și, o dată cu ea, rafalele de vânt violente în spinare și din când în când lovitura hoțească a câte unui berbece mai îndrăzneț care încearcă să-l dezechilibreze. E noapte neagră, șuierătoare, rea și rece.

Lupta durează, întâi atenție încordată, apoi îngrijorarea se transformă în teama. Cei patru oameni sunt singuri în largul mării și nimeni pe lume nu-i poale ajuta, afară de ei înșăși și de micul „Dolojman".

Berbecii reușesc să se strecoare pe sub gluga skiperului, îi udă spinarea, îi caută inima. Omul știe că trebuie să reziste deși îi este teamă și-i este frig. El are datoria să ajute barca să treacă peste val cu cel mai mic efort și pentru asta trebuie să prindă înțelesul oricărei modificări în tonurile orchestrei de suflători ce-l înconjoară, în direcția tăvălugurilor de apă ce-l urmăresc și-l ajung implacabil, în ținuta de drum a bărcii.

Lupta durează și noaptea nu are sfârşit. Sandu simte că-i scad puterile, simte că omul în care cei din cabină și-au pus toată încrederea, având experiență și îndemânarea de a găsi leac la multe rele, se apropie de groaznicul minut în care va ceda. Pur și simplu îi clănțănesc dinții în gură, mâinile ude și reci i-au amorțit pe bară, apoi începe să tremure din tot corpul. Cere din cabină o pastilă din tubul cu vitamine pentru sportivi, dar leacul acesta nu are putere în astfel de situații și, după o oră, skiperul știe că atenția i-a scăzut, reflexele nu mai răspund la solicitări și se

decide să cheme la bară pe Mihai, ca mai experimentat dintre coechipieri.

Fără șovăială, fluierând ușor o melodie, Mihai trece la cârmă. Nu are încă cincisprezece ani! „Dolojman" pare a căpăta forțe noi. scutură în continuare valurile ce-i sar în spinare și ascultă cuminte de noul stăpân.

Sandu se schimbă în haine uscate și moțăie în sacul de dormit.

La 3 dimineața apar în tribord câteva luminițe. Una din acestea pare a fi un far. Karaburun ? Mihai observă în pupa luminile unui vapor, foarte aproape. Skiperul sare din sac, ia lanterna și iese pe punte, luminând velele. Vasul îi vede la timp și schimbă de drum trecând prin babordul lui „Dolojman", apoi își vede de treburile lui, fără habar de valuri, de rafale, de frig și de singurătate. Se pierde în întuneric, cei de pe „Dolojman" îi mai zăresc luminile de catarg numai când barca lor se cocoață o clipă, două pe coama unui val.

Spre ziuă, vremea câinoasă se potolește și culmea, cerul se însenineează complet. E frig, dar va fi soare, coasta se vede la tribord, acolo sunt oameni, încordarea și teama dispar ca prin farmec. Mihai e încă la cârmă, e mort de oboseală, dar zâmbeşte. Mamma mia, ce pui de marinar !

Din pupa babord apare un cargou și „Dolojman" pune motorul și se ia după el. Cu toate că valurile se mențin, vremea se îmbunătățește vizibil și la ora 9 malurile verzi ale Bosforului se ridică în ambele borduri. Mihai trece la culcare, nu-i pasă de minarete, de vile cochete, de grădini luxuriante. Mintea i s-a încețoșat, pleoapele-i sunt ca de plumb. Adoarme.

În prova tribord se conturează un golf adânc. Este Büiukderelimani, unde ambarcațiunea va face escală pentru îndeplinirea formalităților. Câteva vase mari stau la ancoră în gura golfului, aşteptând îmbunătățirea vremii pe Marea Neagră.

Se primesc actele vizate și „Dolojman" coboară strâmtoarea spre golful Bebek unde bărcile venite din România sunt primite cu ospitalitate de doi barcagii turci ce au trăit pe la noi, cunoscuți și de scriitorul și navigatorul Radu Theodoru,

„Dolojman" este legat la geamandură, echipajul se pregătește de plimbare prin Istanbul. E 22 iulie.

După trei zile de odihnă și plimbări prin oraș, la 26 iulie,

„Dolojman" se pregătește să reia marea. Vremea e ploioasă și rece, cu totul neobișnuită pentru lunile de vară. Baba Riza și Adem Karadeniz, cei doi barcagii cunoscători ai limbii române, își deschid umbreluțele pe chei, optimiști, mereu în așteptarea unui client.

Se pleacă cu motorul, echipajul aflând în timpul scurtei escale la Istanbul că în Bosfor folosirea motorului este obligatorie. Insulița Curuceșme, de fapt un restaurant pe apă, a rămas în pupa. Barca, păcănind egal din motorașul cu puțini cai putere, trece la 64 metri sub podul cel mai mare din Europa (zice broșura turistică locală) aruncat de constructori între cele două maluri ale Bosforului. Chiar sub pod, un vas de pasageri face manevre și „Dolojman" vine mult la mal, intrând în șuvoiul de șalupe și remorchere ce urcau și coborau strâmtoarea în viteză. Plute metalice imense, cât o locomotivă Diesel, stau ancorate ici și colo. În gura Cornului de Aur, aglomerație mare, nave de toate tipurile taie calea lui „Dolojman", fără nici o avertizare și echipajul are emoții. Apoi motorașul, ajutat de curent, duce barca spre Marmara, plimbând-o pe lângă seraiul Topkapî, pe sub cupolele Sfintei Sofii și mineralele moscheii Sultan Ahmet.

Pe neașteptate, o groaznică priveliște se înfățișează ochilor românilor noștri, în babord: epava petrolierului românesc „Independența", victimă a neglijenței unui vas străin. O parte din dunetă iese din apă, mormânt al câtorva de-ai noștri ce și-au dat viața în lupta cu incendiul total ce a urmat coliziunii. Echipajul lui „Dolojman" a păstrat o clipă de reculegere pentru toți coi ce au plecat pe mare și nu s-au mai întors...

Cerul se înseninează treptat, soarele alungă tristețea echipajului și poleiește cu lumină minunatele insule ale arhipelagului Primkipos. Par spinările unor enormi monștri marini, ieșiți să culeagă căldura soarelui. Marea din jurul lor e albastră, albastră, ușor încrețită de briza din nord-est ce suflă în velele dispuse în foarfecă. Kinalîada, Burgazada, Heibeliada, Buyükada... Frumoasele insule se înșiră una după alta în apropierea coastei asiatice.

„Dolojman" se îndepărtează încet de malurile înverzite, lăsând acolo tihna, plimbările printre boscheți, minunatele vile, ruinele doborâte de vreme, mulțimea de flori și ușoarele miresme.

Se inserează. Marea este liniștită ca un lac. Dusă mai mult de curent, barca intră pe nesimțite în calea navelor care ies din Bosfor și

merg spre Dardanele. Luminițele plutitoare se ivesc din toate părțile, roșii, verzi și albe, unele sclipesc în depărtare, altele se apropie de barcă. „Dolojman" n-are lumini, e ca o barcă de pirați. Legea nescrisă zice că ori te ferești de luminile ce se apropie, ori o pățești. Echipajul e pe punte, atent la tot ce se petrece în jur. Motorul merge și duce barca în apele pustii de lângă coastă, acolo undo navele pântecoase, mânate de motoarele lor de sule și mii de cai, nu au ce căuta.

În dimineața următoare, „Dolojman" țopăie pe valuri scurte, undeva în largul primului golf, cu o deschidere de 30 mile. Vântul e potrivnic și rece. Cerul, parțial acoperit de nori la joasă altitudine. Băieții stau pe cușete, posomoriți, biologul pregătește ceva pentru masa de prânz, skiperul la bară bâjbâie pe creste de valuri căutând să țină barca pe direcția vest. Se foiește nemulțumit, pornește motorul. Îl oprește, schimbă focul mare, nimic nu-l satisface, se merge rău.

Până la prinz chinul continuă, când apare caldul soare, casetofonul schimbă atmosfera și totul e bine. Dar numai până la mijlocul după-amiezii când un zid de nori negri se ridică de sub orizont. De acolo poate veni furtuna. Cum baia Eregli se află în prova la numai câteva mile, se decide să se ajungă la adăpost cu motorul. Sandu încearcă la manivelă, după ce a dat un șpriț și a deschis șocul. Nimic. Insistă, adică dă tare la manivelă. Același nimic, motorul se încăpăţânează și nu pornește. Se încăpăţânează și skiperul și gâdilă mașinăria în toate felurile, apoi manivela. Desigur, nimic. Omul e lac de apă, motorul e rece, după jumătate de ora de „convorbiri".

Norii cei negri n-au avut nevoie de manivelă, în general ei au motoarele lor silențioase care-i plimbă după plac, mai repede sau mai încet, pe bolta cu mii de căi a cerului. Norii noștri vin însă peste „Dolojman". Biologul trece la manivelă și învârte motorul ca demarorul de Dacie. Totul pare în van. Se schimbă bujiile, se aerisesc cilindrii, degeaba. Vorba lui Sandu : „Scânteieşte, benzinește, dar nu pornește!" Metalul e mai tare și e abandonat în plata Domnului. Se ridică pânzele și într-o oră, când norii cei răi acoperă cerul, barca e la adăpost de furtună.

Care furtună? Soarele a răzbit pe sub plapuma întunecată, coborând lent spre asfințit. Corul se albăstrește, vântul se domolește și piere. Alarmă falsă !

Bazinul portului Eregli este ca un lac puțin adânc. Câteva ateliere

în jur, sus. pe stâncă promontoriului dinspre larg se vede un post militar, îngrădit cu sîrma ghimpată.

Pe cheu, câţiva curioși privesc barca. Echipajul încearcă să intre în vorbă pe englezește, dar nu reușește mare lucru.

Se punea problema : odihnă în bazin, pe mare liniștită ? Se pune somnul egal între Eregli și Razelm ? Nici vorbă. Mai departe, spre Dardanele.

Schimbarea bruscă a vremii (în bine) pare să fi influențat nu numai echipajul, dar și motorul care pleacă la sfert de manivelă ! N-are cine să-l înțeleagă și, ieșind din bazin, „Dolojman" pune prova pe Tokirdag, la 20 de mile.

Se pare însă că motorașul nu făcea nazuri degeaba la Eregli pentru că odată cu noaptea, vremea se înrăutățește din nou, cu vânt din prova, rece și în rafale, cu valuri scurte și venind cam din două direcții. Echipajul sare ca unul, terţarolează randa și schimbă focul în câteva minute, dovedind eficiență și siguranță.

Vântul crește puternic și skiperul ia hotărârea de a se reîntoarce în bazinul Eregli. Barca merge tare sub rafalele dese din pupa și are o bună ținută fie drum.

Grenul cade însă după jumătate de oră, totul în jur se liniștește, „Dolojman" se odihnește după cursa de mai înainte apoi — mare figură e și marca asta — vântul se ridică iar, tot rece, tot șuierător dar... din sens opus !

Se schimbă cap compas cu 180° și „Dolojman" aleargă înapoi, spre vest, cu 3 noduri. Sandu rămâne la bară și la 4 dimineața predă cartul biologului, care renunțase la vacanța universitară pentru o cuşetă umedă, strâmtă, mișcătoare și absolut nesigură.

Dimineața e cenușie și rece. Valuri largi vin din pupa, vântul e moderat, se câştigă drum, se fac patru noduri. În babord se vede insula Plarmara. Cu harta în mână, skiperul constată că s-a parcurs o distanță apreciabilă în noaptea ce a trecut. Optimismul devine general, crescând odată cu temperatura aerului.

Se văd ambele maluri. Nave urcă și coboară. Printre ele, un portavion ! Apoi, culmea, un submarin ce urcă, la suprafață, spre Bosfor.

Se merge bine toată ziua, dar spre seară vântul se oprește, să-și tragă sufletul, se vede!

Intrarea în Dardanele se vede bine însă barca abia avansează.

Se pregătește cina, profitându-se de acest „respiro" venit după multe ore de marș pe țopăite. La cină, skiperul solicită o cană de cacao cu lapte și biscuiți. Dar ce au biscuiții ? Ce gust ciudat. În plus, miros și a benzină.

Alarmați, Mihai și Călin deschid alte doua pungi cu biscuiți, se ronțăie câţiva de probă și constatarea este aceeași : biscuiții meliferi au devenit biscuiți petroliferi. Nu-i nimic, vântul să bată (dar nu tare)!

La orele 23,30, „Dolojman" intră cu motorul în bazinul portului Celibolu. Se aruncă barbeta, mâini îndemânatice și binevoitoare o leagă la cheu, câteva pachete de „Amiral" răsplătesc serviciul și deschid calea spre o conversație dusă cu vorba și cu mâna.

Deși e târziu, deși e obosit, echipajul debarcă, potrivindu-și pașii cu grijă și pornește la vizitarea orașului, furnicar de lume ce se plimbă agale în răcoarea plăcută a nopții. Toate mesele cafenelelor, scoase pe trotuar, sunt ocupate. Se râde, se gesticulează, prietenii și cunoștințele se strigă de pe un trotuar pe altul. Scurta plimbare se încheie la bord, urmează odihna.

A doua zi dimineața, la 5,30, „Dolojman" iese din port cu motorul la relanti. O pâclă ușoară învăluia coastele strâmtorii Dardanele. Cu ochii pe cargouri și cu harta alături skiperul lasă barca să coboare spre Egee, ajutată de curent. Comparând planificarea croazierei făcută la Cluj cu etapele reale parcurse până la Gelibolu, Sandu constată că are o zi avans.

Traficul prin strâmtoare devine intens. Navele mari urcă pe lângă malul asiatic, spre Marmara și coboară pe lângă cel european spre Egee. „Dolojman" ține și el dreapta, prins între țărmul dantelat și șiragul cargourilor ce-l depășesc.

La marele cot dinaintea portului Canakkale, o navă mare, sub pavilion nerecunoscut, rupe regula de trafic și imediat după ce s-a ivit de după cot avansează spre malul european, intersectând ruta lui „Dolojman". Skiperul e surprins și așteaptă încordat ca vasul să vireze la est. Nici gând. Cargoul, negru, mare și puternic vine direct pe bărcuţa noastră. Sandu girează mult spre țărm, cargoul vine mereu în prova apoi virează brusc după ce l-a înghesuit bine pe „Dolojman" spre apele mici și periculoase ale coastei.

Scăpat cu coca curată din întâlnirea cu colosul negru și rău, „Dolojman" intră în port și acostează lângă frumosul iaht australian „Moody".

Pe cheu, un ins brunet, în uniformă albastră și chipiu cu un velier ca insignă întâmpină echipajul cu prietenie, îi dă informații în engleză despre formalitățile portuare, îl asigură că barca va sta sub pază zi și noapte și cere taxa de cheiaj : 300 lire turcești. De, dacă te chemi iahtman plătești și zâmbeşti.

Pe barcă, mare consiliu. Troia este de 20 km. Se vizitează? Se pleacă mai departe?

Discuția e scurtată de biolog care ia decizia ce se impunea :

— Mergem la Troia!

Ușor de zis, dar greu de făcut. Cu ce se merge la Troia ? Cu trenul? Tren ioc. Cu autobuzul? Autobuz ioc. Atunci cu ce ?

— Cu taxi-ul, răspunde omul cu taxa de cheiaj.

— How much ? e următoarea întrebare în ordinea firească.

— 3500 lire.

Avântul echipajului scade, suma e măricică, finanțele croazierei sunt în pericol de a suferi o apreciabilă diminuare.

— Mergem la Troia, o ține biologul și hotărârea o dată luată toată lumea e veselă și trece la spălat.

În pantaloni scurți, cu bluze albe purtând pe mâneca stângă emblema „Yacht Dolojman", cu toată garnitura de aparate foto trecută după gât, cei patru marinari urcă într-un Chevrolet Impala, mare cât o șalupă și vira la Troia.

Șoferul, Ahmed, tânăr și frumos, înalt, cu mustăcioară neagră și fata albă, o rupe binișor pe englezește, făcând și pe ghidul. Arată casa lui Schliemann, acum muzeu, vorbește despre săpături, despre pasiunea mistuitoare cu care cel ce a descoperit Troia și-a urmat neabătut lucrările, despre împrejurimi și oamenii locului.

Pe o placă vopsită în galben se poate citi cuvântul magic TROY. Calul troian e aproape, la intrarea în cetate. Făcut din scânduri și stuf, prevăzut cu scară interioară și ferestre, înalt cât o casă cu două etaje, stă cabrat deasupra solului sărac, acolo unde l-a așezat legenda.
Ahmed se angajează să aștepte o oră. Cei patru plătesc (!) biletele de intrare. Din cele nouă așezări omenești, ridicate aici una peste alta pe măsura scurgerii secolelor și distruse una după alta de-a lungul mileniului al II-lea înaintea erei noastre, au mai rămas doar două biete fragmente de ziduri și câteva monumente. În jur, pământ roșcat presărat cu bolovani și pietre galbene, arse de soare și bătute de vânturi.

Vizita la Troia a fost scurtă, cam dezamăgitoare și cam scumpă. Ahmed îi readuce în port unde „Dolojman" așteaptă cuminte la cheu, purtând tricolorul la pupa și steagul roșu cu semiluna pe catarg.

La „Moody" lucrează un scafandru. Echipajul lui „Dolojman" dă târcoale australianului și află că, venind prea aproape de farul din largul intrării în port, frumosul velier cu motor și-a rupt o pală la elice. O tânără fată, purtând mască și labe, se scufundă și revine la suprafață, urcă pe vas. se scufundă iar, urcă sus din nou, ducându-I scafandrului diferite scule.

Călin își ia inima în dinți și intră în vorbă cu Mary. Nu prea frumoasă, fata e în schimb vorbăreață și sociabilă. Printre altele, scapă o informație foarte utilă: în fiecare dimineață la ora 6,30 postul de radio Salonic emite în greacă și engleză buletinul meteo pentru navigatori, buletin cuprinzător și — culmea — reușit ca prognoză. De acum și până la sosirea în Constanța, Călin va trebălui la aparatul de radio în fiecare zi, prânzind Salonicul și informațiile meteorologice prețioase.

Urmează „liber la bord" până a doua zi la 11. Plouase toată noaptea și în primele ore ale dimineții. Acum soarele își executa rondul, atmosfera se limpezise, era cald i bine.

— Ce facem băieți, plecam ? întreabă skiperul reîntors de la poștă, unde băgase la cutie vederi din Turcia pentru cei de acasă.

Plecăm, răspunse corul pe trei voci.

Formalitățile vamale durează puțin, se primesc vizele de ieșire din Turcia. „Dolojman" ocolește prin bazin, trece prin prova lui „Moody" al cărui echipaj — un domn, o doamna și Mary — îl fotografiază și face semne prietenești cu mâna.

Cu vânt din pupa, barca se avântă spre Marea Egee, atât de mult visata, dar atât de greu de atins. După 13 mile, în prova lui „Dolojman" se deschide pe neașteptate largul. Notă specială în jurnalul de bord: ora 15,10, vânt est-nord est forța 2, cer parțial acoperit, vizibilitate 3-4 mile. Cei patru clujeni plutesc pe apele mult cântate de Homer, ape pe care eroul său Ulise le-a străbătut în lung și-n lat.

Clujenilor nu prea le arde acum de istorie. Veșnicele cargouri se înșira unul după altul, căutând să vină în drum 207° și „Dolojman" se agită printre ele.

Se pune prova pe sudul insulei Limnos, aflată la 40 de mile și, încet, încet, barca iese din drumul navelor mari.

Calculele skiperului prevedeau sosirea în golful Mudros în jurul orei 6 dimineața. Ca de obicei însă, Eol a fost de altă părere. Sufla peste barca cea mică din ce în ce mai tare, „Dolojman" face 4 noduri și Sandu vede că gluma se îngroașă.

Se pun velele de furtună, se amarează totul la bord, se îmbracă echipamentul de vreme rea și ploaie.

Valurile cresc, vin din pupa și „Dolojman" se afundă de fiecare dată mult cu prova.

De două-trei ori Sandu a avut senzația ca barca nu-și
va mai putea ridica prova de sub ape și că se va da peste cap așa, de-a lungul. Colac peste pupăză, harta marchează stânci în prova tribord. Skiperul își amintește cu groază povestea unui navigator care s-a lovit de stânci submarine, și-a pierdut vasul, dar a reușit să se salveze pe o pneumatică.

Orele trec, furtuna se amplifică, vine și întunericul. Se apreciază viteza, se calculează drumul parcurs, se pune pe hartă, se socotește distanța rămasă și ora estimată pentru sosirea în golful Mudros. Cu viteza cu care merge barca, sosirea va avea loc pe întuneric, într-o zonă periculoasă, total necunoscută și pentru care la bordul ambarcațiunii nu se găsesc hărțile amănunțite.

Crestele valurilor se rostogolesc din pupa peste „Dolojman", zgomotele lor încep să aducă a vuiete de cascada.

În tribord sclipește farul nordic de pe insula Limnos : trei sclipiri, șapte secunde pauză. Drumul bărcii trece pe la sud, se urmărește busola și se ține drumul scos din hartă.

Cei patru de pe „Dolojman", odată scăpați de furtuna din Marea Neagră, nu credeau că vor mai întâlni în cale munți de apă ca atunci. Acum, valurile lovesc din pupa, nu din travers și par mai înalte decât cele ridicate înaintea Bosforului.

După socotelile lui Sandu, barca se află în dreptul stâncilor semnalate pe hartă. Dacă socotelile au fost greșite și furtuna l-a deviat pe „Dolojman" numai cu câteva mile mai spre Nord, urmează să ia stâncile în plin.

Biologul vine și el în cockpit, cercetând neliniștit întunericul mat. Și iată, departe în prova tribord, o sclipire, apoi alta. Lumini de far. „Dolojman" se apropie venind ca o nălucă, Sandu citește cu binoclul eclaturile și el e, farul din sudul insulei Limnos. Apar luminițe pe deal, în

tribord, barca vine încet spre vest curat, apar luminițe pe celălalt mal al golfului, „Dolojman" girează spre nord, primind valurile care simt că-l scapă din travers. Vântul e primit acum din prova tribord și barca s-a oprit din cursă, nehotărâtă. Motorul. Pornește la a doua manivelă, se coboară pânzele. Vântul, oprit de capul pe care se află localitatea Skandalion, nu se mai simte. Valurile au devenit vălurele, nu mai impresionează pe nimeni, apoi dispar cu totul. Cum nu se vede nimic în prova, se lasă ancora pe fund adânc și apă liniștită, sub coasta ce se ghicește greu, neagră pe cerul negru. Este ora 23. Traversarea de 40 mile marine a fost efectuată în 7 ore, record de viteză pentru „Dolojman".

Dimineața următoare îi întâmpină pe cei patru oameni de curaj și tenacitate cu un soare aproape tropical, urcat într-un cer de un albastru pal, fără pată. În jurul bărcii, coastele abrupte, înalte, lipsite de vegetație. Coiful Mudros intră în trupul insulei pe o adâncime de câteva mile bune, constituind un minunat loc de adăpost pentru ambarcațiuni. Apa golfului e clară ca lacrima, se vede perfect fundul așternut cu vegetație marină, bolovani și nisip vălurit mărunt.

„Dolojman", mândru de performanța realizată, stă cuminte la ancoră. E mândru pe bună dreptate pentru că puține iahturi românești ajunseseră în 1983 atât de departe în Egee, cu excepția lui „Hai-Hui", „Traian" și „El Constanța" care, minunat echipate și conduse, erau totuși niște bărci de 7 până la 9 metri, având la bară și în echipaj bărbați în plinătatea forțelor, oameni de mare, sportivi, antrenori de iahting. În nici un caz... elevi.

Era 31 iulie, zi de duminică.

După micul dejun, skiperul convoacă echipajul la o discuție serioasă. Cu modestie și simț al realității arată că „Dolojman" atinsese limitele sale. Drumul de întoarcere va fi mult, cu mult mai greu decât cel parcurs până acum. Zile întregi va sufla vânt din prova. Motorașul nu-și va putea duce barca împotriva unui vânt ca cel din noaptea trecută. Fiecare etapă din retur va lua de două ori mai mult timp față de cel consumat la venire. Propune să lase bar ca în portul Mudros, să meargă toată lumea cu vaporul la Pireu, de acolo să viziteze Atena și să se reîntoarcă la Mudros. Apoi, acasă.

Spre surprinderea lui, Sandu nu e susținut de nimeni, nici măcar de Călin care suporta ceva mai greu marea rea. Fețele tovarășilor de drum exprimă dezamăgire.

Skiperul nu insistă, amână luarea unei hotărâri.

Spre prânz se pleacă cu motorul spre portul Mudros pentru a obține informații și a se prezenta la poliție. Erau în ape grecești și nimeni nu știa de sosirea lor în insulă.

După o oră de mers cu motorul printre stănci și recife submarine, „Dolojman" acostează în port. Mudros e un sătuc liniștit, lipsit de atracții turistice, echipajul îşi deznoadă picioarele pe chei, skiperul merge la poliție. Nimeni. O vecină vorbăreață și frumușică foc îl face să înțeleagă că unicul polițist e la masă, cum se întoarce îl va trimite la barcă.

Întors în port, Sandu observă de la distanță o oarecare mișcare pe bordul lui „Dolojman". Biologul și cei doi băieți se agită pe punte, mânuind veseli bastoane, cârlige, plase planctonice și alte minuni. Descoperiseră o bogată faună marină sub chila lui „Dolojman", pe fund de numai doi metri. O stea de mare roșie se lenevea pe un bolovan alb ca marmora. O scoică plată, lungă de aproape patruzeci de centimetri, melci răsuciți în cochilii țepoase și o fragilă caracatiță completau fundul de acvarium. Echipa de cufundători trece la acțiune, recoltând tot ce se putea prinde și desprinde de fund.

Pe chei apare un scuter alb, călărit de un bărbat plinuț, brunețel, în uniformă. E polismanul. Într-o engleză săracă, dar manevrată abil, dă toate lămuririle, cu multă amabilitate. Barca trebuie să se deplaseze în capitala insulei, Mirina, undo guvernatorul va aplica viza de intrare în Grecia, lucru ce depășește puterea autorităților din Mudros. Va telefona însă și va anunța prezența vasului românesc. Vaporul de Pireu? Este, el ocolește prin Chios și Lesbos și drumul costă circa 800 drahme.

Sandu mulțumește și, profitând de un vânticel convenabil, ridică pânzele și aduce pe „Dolojman" la locul de ancoră unde petrecuse noaptea. Se decretează stare de odihna activă, ca urmare băieții umflă pneumatica și, împreună cu biologul, debarcă pe stâncăria de pe coastă, se zbenguie prin apă, fac afundări, își perfecționează înotul.

Skiperul se odihnește și el. Curăță sarturile de sarea albă depusă în ultimele zile, cârpeşte un colț de velă, giugiulește motorașul, apoi curăță cu o perie barba de verdeață ce s-a prins pe burta bărcii și-i reduce viteza.

A doua zi în golful Mudros debutează la fel de luminos, dar un vânt destul de tare suflă printre dealuri. În gura golfului, marea e rea. Nu-i vreme de plecat încă.

Echipa de trei năvălește iar în stâncărie, reîncepe recoltatul de vietăți curioase și practica afundărilor.

Aproape de „Dolojman" apare de undeva din fundul mării un scafandru autonom, smucit într-o parte și în alta de ceva prins în harpon. Pescarul se luptă să ajungă la mal, împreună cu vietatea capturată. Cu greu ajunge la stâncărie și, ajutat de cei doi băieți ai noștri, scoate pe piatră o murenă de un metru și jumătate care se zbate îngrozitor, deschizând și închizând o gură fioroasă, plină de dinți lamelari cu care n-ar avea probleme să reteze mâna unui om.

Pescarul îi zdrobește capul cu un bolovan și înfiorătoarea creatură se liniștește. Mândru de captură, omul povestește că e din Atena și-și petrece concediul pescuind în insule. Are un costum de neopren semietanș, e dotat cu o arbaletă cu aer comprimat, cuțit la brâu și mănuși de protecție. Despre periculoasele murene știe o mulțime de lucruri, le cunoaște obiceiul de a sta ascunse pe sub stănci în locuri întunecoase și în fiecare vară reușește să harponeze cîte una.

Între timp vântul s-a domolit, marea pare mai calmă.

— Plecăm la Mirina, anunță skiperul. Toată lumea la bord !

Omul cu murena rămâne pe stâncărie, băieții revin pe barcă încărcați cu borcane, plase și scule de pescuit. Se trage de parâma ancorei, barca vine la pic, dar ancora nu iese! Pun mâna cu toții, trag pe opiniile, ancora rămâne agățată undeva pe fund. Se încearcă toate metodele cunoscute, se trage de parâmă în țoate direcțiile, se balansează barca din prova să ajute prin balans efortul de tragere, nimic.

Vremea trece și echipajul a obosit.

— Abandonăm ancora, zice Sandu.

— Mai încercăm, se opune biologul. Mă bag după ea.

Îşi pune labele și masca și se cufundă pe lângă parâmă la șapte metri adâncime, încercând să desprindă ancora buclucașă.

Prima și a doua încercare nu au succes. Scufundarea la o asemenea adâncime, fără antrenament și fără rezervă de aer, nu o o treabă ușoară. La a treia încercare ancora e desprinsă și o trasă repede sus.

E ora 17. Două ore s-au pierdut cu recuperarea ancorei.

„Dolojman" dublează extremitatea sudică a insulei, apoi urcă spre nord, pe lângă coasta înaltă ce coboară aproape vertical în mare. La orele asfințitului se trece mult în larg de capul Tigani, în vârful căruia

pândesc de sub apă stănci viclene. Vântul cade complet și se pune motorul. S-a înnoptat bine. Drept în prova se ivește din întuneric o stâncă golașă. Barca virează spre larg, ocolește obstacolul și revine pe drumul ei. Pe coastă, se văd lumini puternice. Nu par însă a indica un orășel capitală de insulă. Înainte, oră după oră, puțin după miezul nopții bolta cerului se luminează la tribord și iată Mirina, cu farul ei pe un promontoriu, cu luminile verde-roșu marcând intrarea în portul luminat ca ziua de sute de becuri strălucitoare.

Aproape tot bazinul e ocupat de un pachebot impresionant, alb ca laptele. Se aude muzică. Apoi se disting oameni care se plimbă pe cheu și „Dolojman" se apropie timid, căutând un loc de acostare. Până la urmă se leagă de un caiac încărcat ochi cu lemne de foc. Era 1 noaptea.

Dimineața, portul era gol. Pachebotul o tulise, cheul e pustiu, loc de acostare cât dorești. Echipajul se prezintă la ora 7 la căpitănie, cu documentele în dinți. Aici e numai ofițerul de serviciu cu care nu se pot înțelege. Pe la 8 apar încă 2-3 ofițeri care nu sunt nici ei de mare ajutor. La 9 apare căpitanul șef al portului, îmbrăcat în alb imaculat de sus până jos și trăgând după el un câine în lesă.

Căpitanul îi primește în biroul său cu multă amabilitate și-i chestionează într-o engleză pusă la punct. Biologul îi dă toate lămuririle, căpitanul pare mulțumit. Când află însă că ce-l ce-i vorbea, care arăta cam vagabond, e șef de lucrări la Universitatea din Cluj, i se întipărește pe figură neîncrederea. Biologul își prezintă tovarășul de croazieră, instrumentist la Opera din același oraș. Căpitanul își mută ochii pe Sandu, Sandu și-i mută pe ai lui spre oglinda de pe perete și vede un tip dubios, în sandale, cu pantaloni scurți, roși de sarea mării, cu o cămașă decolorată, ars de soare și cam zburlit la păr.

Biologul sesizează necesitatea de a recâştiga stima căpitanului și vine cu dovezi și documente. Oricum, vorbește ca un intelectual, chiar dacă nu arată.

Lucrurile par a se aranja. Șeful pune mâna pe telefon, vorbește grecește cu cineva, apoi reia discuția pe ton prietenesc. În sfârşit ușa biroului se deschide și o polițistă uluitoare, gen Lolobrigida, cu pistolul înclinat la 45° pe șoldul fermecător, își face apariția. Căpitanul o prezintă celor patru marinari, îi înmânează pașapoartele și fata se retrage, revenind în câteva minute cu vizele de intrare în Grecia. Băieții îi sărută

mâna micuță și parfumată, căpitanul e mândru de subordonata lui și formalitățile se încheie.

Din piața portului pleacă o singură stradă având pe ambele părți sute de prăvălioare cu de toate. Vrei un balon de acostare? Iată-l. Cel mai mic și mai prăpădit costă 5 dolari. Roșii ? Câte vrei la 35 de cenți kilogramul. Pâinea e 50 de cenți. Scump foc. La balon se renunță, la roșii și pâine nu.

În centru, case albe, frumoase, cu acoperișuri roșii, zâmbesc trecătorilor din ferestrele cu jaluzele și perdeluțe viu colorate.

Iată și agenția de vapoare de pasageri. Aici se află că patru bilete dus-întors spre Pireu, prin Chios și Lesbos, costă ceva mai mult de 150 dolari ! Cu asta, planul skiperului de a merge la Pireu suferă o lovitură necruțătoare, finanțele croazierei urmând a lua calea falimentului dacă planului i s-ar fi dat curs. Se vede că polițistul din Mudros, cu cele 800 drahme ale lui, nu mai fusese la Pireu de când era copil de școală.

Pe loc, echipajul decide de a se apropia de Grecia peninsulară utilizând viteazul vas de linie „Dolojman" care părăsește Mirina la prânz, cu velele în foarfecă, dus de o briză ușoară de nord-est.

Departe în prova se ivesc contururile insulei Eustratios. Viața la bord își reia cursul normal în aceasta frumoasă zi de 2 august 1983. La orele 20 se dublează cu motorul capul și farul din nordul lui Eustratios, la orele 22 se ridică velele profitând de revenirea brizei.

Skiperul ia măsurile cerute de prelungirea croazierei. Jumătate din suma disponibilă în valută este pusă deoparte, pentru benzina necesară la întoarcere. Cealaltă jumătate rămâne pentru fructe, zarzavaturi, pâine proaspătă, un autobuz, un muzeu. Instituie restricții la consumul alimentelor aflate la bord, oprește folosirea apei de băut din canistre pentru spălat, cere tuturor să facă de serviciu la bucătărie și, în general, adoptă o atitudine cazonă, de colonel de regiment. Trupeții din subordine ascultă cu atenție, dau din cap a înțelegere deplină, dar nu execută ! Băieților nu le place să le rămână sarea apei de mare pe piele.Nu le place să aibă burtica goală. Nu le place să spele vase, mai ales că biologul pare să fi îndrăgit bucătăria. Colonelul vede tot. mârâie, dar nu strange șurubul, știe că totuși tinerii au înțeles că vor avea drum greu la întoarcere și că sunt pregătiți să-l înfrunte.

La eche, Sandu urmează Calea Lactee spre sud. Se simte ușor ca un fulg, relaxat, împăcat cu natura ce-l înconjoară prietenoasă, caldă,

fermecătoare în această noapte înstelată. Undeva în pupa se umflă deasupra orizontului o pată de un albastru pal. Se apropie zorii. Barca avansează lent, clătinându-se domol.

Buletinul meteo de la 6,30 sună excelent. Biologul preia cartul și skiperul trece la culcare.

La prânz, se vede insula Skiros. Vântul se menține constant și e bine căci urmează o nouă traversare de 43 de mile. După-amiaza vântul se întețește fără a degenera în furtună şi-l duce pe „Dolojman" cu patru noduri. Tot echipajul e în cockpit, bucurându-se de o zi de navigație cum n-a prea avut: mare calmă, vânt bun din pupa, soare, căldură și bună dispoziție.

Biologul povestește băieților cum a decurs expediția transafricană la care participase, cum l-au alergat elefanții pe Kilimanjaro. Se râde cu hohote, barca merge bine, orele se scurg, se merge spre sud, pe o mare de vis, absolut pustie ! Ce senzație, nu credeți ?

Sandu preia din nou cartul de noapte și, încet, încet, simte cum începe sa se identifice cu barca și cu atmosfera ei, cu ruliul ponderat, cu șoapta apelor despicate în prova, cu fâlfâitul domol al velelor. Nu-i obosit și nu-i este somn, nu merita sa dormi pe o astfel de vreme și într-un asemenea loc, aici și acum poți visa, poți plănui, poți auzi chemarea mării, dar și duduitul cargoului care, profitând de reveria în care se cufundase timonierul, se apropiase la câteva sute de metri de „Dolojman". Skiperul îi vede clar luminile, roșu, verde, și alb pe catarg. Vine pe el. Vântul e prea slab să-l abată pe „Dolojman" din ruta monstrului.

Lanterna aprinsă pe vele. Cargoul vine tare. Lumina roșie dispare și nava trece bubuind la câțiva metri de mica ambarcațiune. De sus, de pe puntea vasului, prin porta-voce se întreabă candid :

— Any trouble? (Vreun necaz?)

Cargoul dispare în noapte, zgomotul motoarelor se stinge pe deasupra apelor și „Dolojman” își continuă drumul.

Biologul preia cârma, Sandu se scufundă în sacul de dormit, tulburat de periculoasa întâlnire cu sabia lui Damocles de 6000 de tone care spintecase marea lângă bordajul lui „Dolojman”.

La 8 dimineața, barca este în gura strâmtorii Kafireus. Din cartea pilot a mării Egee se află că trecerea este veșnic agitată și străbătută de

un curent puternic ce curge spre sud. În tribord este insula Eubea, în babord Andros. După două ore „Dolojman" se agită tot în gura strâmtorii.

Unde-i curentul? Unde-s valurile agitate? În jur, calm plat. Barca stă, așa cum arată relevmentele succesive luate la coastă. Din prova apare o navă militară care-l ocolește pe „Dolojman" în mare viteză. Hai și noi cu motorașul !

Se dublează capul sudic al insulei și, la asfințit, barca intră în golful Karistos, se vede fundul, se măsoară adâncimea, 5 metri, 3 metri, 2 metri și funda ancora, chiar în fața unei plaje splendide de pe care câţiva întârziaţi privesc cu interes manevrele micului iaht. Apa e caldă, toată lumea sare peste bord, lunga traversare a luat sfârşit.

Foamea se abate asupra echipajului și, în semn de bucurie pentru parcurgerea cu bine a unei importante etape, se pregătește o cină copioasă: tăieței cu brânză telemea și cuburi de slănină prăjită, fructe. Miile de calorii trimise stomacului răspund cu ploape grele și se doarme tun.

În zori, skiperul e trezit de șuieratul vântului. Iese pe punte. Vânt bun, puternic, chiar pe direcția următoarei etape. Sandu trezește echipajul care mormăie, dar sare la manevre și „Dolojman" iese în larg, cap vest, destinația portul Rafina. Planul e bun, nu intră însă în vederile domnului Eol care năpustește asupra bărcii rafale din sud, din vest, din nord, barca merge chinuit, rafalele se îndesesc și se stabilizează dinspre nord, transformându-se în vânt de 20 m/sec din prova lui „Dolojman".

Înapoi, cu motorul, în portul Karistos. E soare, totul strălucește în jur, dar e frig și se anunță furtună. În primul bazin portuar stau la adăpost pacheboturi și un feribot. Al doilea bazin este rezervat iahturilor de toate clasele și bărcilor pescărești viu colorate. „Dolojman" își găsește și el un loc cu prova la cheu.

Echipajul se prezintă la căpitănie și revine în port. Lângă „Dolojman" se leagănă o barcă de pescari, tot atât de lungă cât barca românilor. Hristos, proprietarul, le spune că acolo era locul lui la cheu, dar nu face nimic, are loc și el alături. Clujenii îl invită la o țuică. Grecul mulțumește, dar amână pentru seară.

Între timp vântul s-a mai domolit, ar trebui să se liniștească, e destul de târziu. Se decide plecare și, în câteva secunde, echipajul rodat pune barca pe drum. La circa o milă de gura portului, vântul, scăpat de cocoașa muntelui Ohi de 1400 metri, ia în primire vasul, aruncă peste el

două-trei ciocane, îi sfâșie focul care se despică cu un țipăt de jale și „Dolojman" revine în port spăsit, din nou lângă barca lui Hristos.

Pescarul grec îi vizitează pe seară.

— Calispera I

— Calispera, Kir Hristos !

Skiperul îi înmânează un păhărel de țuică și echipajul ciocnește cu oaspetele. Conversația se angajează anevoios, grecul, surprinzător, e departe de a fi un poliglot. Dar bunăvoința lui de a le transmite câteva informații legate de mare, firea lui deschisă, fața-i veșnic surâzătoare îl fac simpatic tuturor.

Înţelegând totul despre drumul făcut de „Dolojman" până în portul lui, pescarul dă din cap admirativ. Când vine vorba de motoare, clujenii află că al lui Hristos are 40 cai, și-l scoate repede din bucluc.

Din cele spuse de oaspete, rezultă că a doua zi în zori să fie pe drum la ora 4, atunci vântul va fi mai domol și până se va supăra, ei vor fi trecut pe coasta opusă, la Rafina.

Hristos mai ia un păhărel apoi se duce la ale lui.

La 4 dimineața Sandu iese pe punte. Vântul i se pare la fel de tare ca ieri, așa că se strecoară în cabină și se culcă la loc.

La 6 e trezit de motorul vecinului. Iese pe punte. Hristos gesticulează furios și îndeamnă la drum, își dezleagă barca și dispare în larg.

„Dolojman" îi urmează exemplul și pe vânt tare, dar suportabil, iese în mare, apropiindu-se de insula Megalonisi.

Este în 6 august. Se merge cu vânt de bulină spre coasta din zare. Valuri scurte bat în prova, „Dolojman" își croiește cale peste ele și iată-l în apropierea țărmului. De aici trebuie luat un drum spre nord și cum vântul este potrivnic și marea agitată, se pune motorul. Cablu după cablu, barca urcă pe lângă coastă, vântul din fată pune la efort motorul care se încălzește. Nu mai e mult. Se dublează un promontoriu și iată Rafina din al cărui port tocmai iese un feribot. Punctul de capăt al croazierei își primește oaspeții sub un soare total, etalând vile ascunse în verdeață, grădini cu flori înmiresmate, oameni veseli și gata să sporovăiască la primul îndemn.

Între 6 și 12 august, grupul vizitează Atena și zonele turistice apropiate după care se reîntoarce „acasă" — la bordul bunului „Dolojman".

Din discuțiile avute la Rafina cu Kir Nikolopoulos, pensionar, fost căpitan de vas, a rezultat că ruta pe care barca o urmase spre Grecia, odată ieșită din Dardanele, nu putea fi folosită și la întoarcere. întreaga zonă din nordul Egeii este bătută în august de vântul „meltemi", vântul din nord-est care zgâlţâise bine pe „Dolojman" la venire. Ziua, cu motorul de care dispunea barca, era greu, ba chiar imposibil a urca împotrivă. Noaptea, „meltemi" se mai domolește, dar nu totdeauna.

Sfatul bătrânului marinar a fost ca barca să urce mereu spre nord, pe sub Eubeea și Sporadele de nord, mereu sub protecția coastelor. Ruta e mai ocolită, drumul de întoarcere va dura mai mult, dar va putea fi făcut fără mari necazuri, noaptea pe drum și ziua la odihnă în locuri de adapost.

În după-amiaza zilei de 12 august barca este pregătită de drum și Sandu uită de ruine, de muzee, de autobuze și de forfota turiștilor, redevine un om al mării largi unde lipsește praful, nu te înghesuie nimeni și nu te grăbește nimeni. Briza e favorabilă, echipajul e la posturi.

— Mola pupa și prova !

Motorașul scoate barca în larg, frumoasa Rafina rămâne departe în pupa. Velele sus !

Pe înserat se vede în prova, la nord, capul Marathon.

Marea e liniștită, strunită de ambele părți de coaste apropiate. Oamenii de la bord se simt ocrotiți de țărmurile ce se scurg lent atât în tribord cât și în babord și perioada de liniște ce urmează le va ușura readaptarea la viața pe mare.

Briza a căzut, velele atârnă moi, ghiul balansează scârţâind. Deabia spre ziuă pânzele se umflă iar și barca se apropie de Halkis și de strâmtoare.

Pe malurile din ce în ce mai apropiate, localitățile se țin lanț, invitând pe navigatori la odihnă. Cum trebuia refăcută rezerva de apă potabilă, barca vine la mal, în dreptul unui mic restaurant ce le oferă apa necesară printr-un furtun lung din cauciuc. În curtea restaurantului, două Dacii 1300. Sunt ale patronului care ne cunoaște bine țara și e mulțumit că a putut fi de folos unor români. E invitat la bord, la o palincă.

La orele 11, „Dolojman" reia marșul și intră în strâmtoare ca într-o pâlnie. Curentul se scurge când dinspre sud, când dinspre nord, după maree, dar acum ajută barca.

În prova apare un pod între cele două maluri. Catargul jos!

Operațiunea se execută rapid, barca trece lent pe sub pod apoi trage la cheul orașului Halkis, pitoresc și curat, cu străzi largi, prăvălii la tot pasul, verdeață multă în grădini și în parcuri.

O ploaie de vară se strecoară și ea prin strâmtoare și peste pod, spală bine pe „Dolojman" și se duce în nord, purtată de o adiere de vânt pe care skiperul se decide s-o folosească și barca pornește iar, mereu pe drum de întoarcere.

Urmează altă noapte pe apă, în drum şerpuit, intre Eubeea și Grecia peninsulară, în volte largi.

Vântul se ridică și se câştigă în latitudine până la vremea prânzului, când „Dolojman" e adus în fața unei plaje luminoase, pe fund vizibil, în care freamătă viața marină.

O baie bună, o recoltă bogată de stele de mare? —de data asta verzi, dungate cu negru — de arici și castraveți de mare și alte asemenea.

Un tânăr bronzat, pe un surf colorat în galben și roșu, dă târcoale lui „Dolojman" la ancoră.

După un tur sau două, nu se mai poate abține și, curios, întreabă :

— Cest un vieux bateau? (E o barcă mai veche?)

— Oui, monsieur, răspunde Sandu bățos și tipul o șterge.

La fel faco și „Dolojman" și, oră după oră, barca luptă cu vântul nu prea prielnic, se strecoară prin traficul destul de intens, ocolește întinsurile ce se preling departe de coastă și insulele ce presară trecerea printre Eubeea și continent.

Se atinge latitudinea nordică 38 52'. E timpul să se înceapă schimbarea de drum spre nord-est către gura Dardanelelor, odată dublat capul nordic al insulei Eubeea.

15 august. Zi de toamnă clujeană. Totul în jur este cenușiu, burnițează și nordul suflă rece. Depresiunea barică are efectele ei obișnuite asupra echipajului : oamenii devin arțăgoși, nimic nu le place, totul îi deranjează, o vorbă în plus duce la discuții.

Motorul rămâne singura speranță. Pe marea deschisă mai poate face nazuri, în strâmtori însă trebuie să funcționeze, trebuie să împingă etrava peste valuri și împotriva vântului, altfel nu poale fi urcat curentul potrivnic ce curge numai spre sud.

Astăzi motorul se învârte rotund, trage cu putere, se vede că îi

place vremea rece. Nu este el prea arătos, comparat cu Veterok-ul de putere similară, e ghebos, negru tare, câteodată mai clămpăne din măruntaie, dar consumă numai 2 litri pe oră și împinge barca de două ori mai puternic decât motorul „out-board" ușor, modern, elegant.

„Dolojman" își taie drum spre insula Skiathos. Valuri scurte, mereu și mereu altele, fără număr, vin și vin din prova. Vântul crește pe nesimțite. Motorul se oprește pe neașteptate și nu mai vrea să plece. Se hotărăște întoarcerea cu vele spre coastă, la Pofkion, în fața căruia se deschide un golf larg și adânc, dar lipsit de cheuri. O schelă șubredă vine de pe mal spre mare și barca e adusă alături.

Strada care mărginește plaja are pe partea cealaltă un rând de case transformate în prăvălioare de tot felul și restaurante. Skiperul și ai lui caută un atelier mecanic dotat cu un polizor la care să ia un milimetru din hexagonul bujiilor noi pentru care nu are cheie potrivită.

Răspândit în trăgători, echipajul întreabă pe unul, pe altul, până când un ospătar care aranja mesele sub verdeața unei grădini li se adresează în românește :

— Sunteţi din România ?

— Da, din Cluj, răspunde Sandu, bucuros să audă vorba noastră pe meleaguri depărtate, în colțul acesta al Eubeii.

— Nu cred ! continuă ospătarul. Și ce faceți pe aici ?

— Suntem cu iahtul nostru și mergem spre casă.

— Nu cred, stăruie tânărul. Și de când sunteţi plecați ?

— De 32 de zile.

— Nu cred. Să văd barca !

Toma necredinciosul din Eubeea e dus pe plajă, pe schelă și invitat la bord. Cercetează curios totul în jur, intră în cabină, iese pe punte, „Dolojman" balansează continuu în bătaia valurilor și omul nostru se cam albește la față.

— Vă cred, vă cred. Ce vă trebuie?

I se arată bujiile, i se explică în ce consta operația dorită, grecul se suie pe schelă cu bujiile în buzunar, trage adânc aer în piept, explică pe scurt că studiază chiar la Cluj, dar că vara face pe ospătarul ca să strângă ceva parale și promite să se reîntoarcă la orele 18 cu hexagoanele pilite.

Revine punctual și predă bujiile, echipajul îi mulțumește și-l conduce până la restaurantul unde lucra.

La venirea serii se pleacă iar la drum, cu motorul care pare dispus să se înhame la muncă. Vântul a mai scăzut, se merge bine până la înstăpânirea întunericului când vântul se domolește, se oprește preț de câteva minute apoi revine slab, dar... din nord-nord-vest ! Velele sus, stop mașina !

La 5—6 mile în prova este — din nou — insula Skiathos, a cărei peninsulă sudică se prelungește în mare printr-un lanț de insulițe. Harta, ochelarii, lanterna, rigla și raportorul se lipesc de skiper care-l are pe biolog la bară și-l îndrumă printre insule. Farul alb-roșu de pe Skiathos este lăsat în pupa, în babord se deschide un golf larg, străjuit de munți împăduriți, punctați de vile albe, luminate de câte un bec.

Fundul golfului este tivit cu un șir de beculețe verzi, roșii, galbene. Mihai trece de vardie în prova, barca plutește pe ape periculoase. Pe harta, zona aceasta din Egeea de Nord nu-i mai mare ca un bob de grâu. Are insă marcată cu cruciulițe zona stâncoasă din lungul coastei.

Sonda arată 3 metri, apoi 2. Se lasă ancora și toată lumea trece la culcare.

A doua zi, la 17 august, „Dolojman" are vânt din sectorul nordic. Sus ancora, sus velele, prova pe sudul insulei Skopelos. Un iaht mare îi ajunge și îl întrece. Are două catarge și vântui îi este prielnic, dar merge cu motor. Leneș ! Sau se grăbește undeva ?

Curând marea se populează. O flotilă de veliere, înșirați ca în partea finală a unei regale, taie drumul lui „Dolojman". Spectacolul e superb. Cincisprezece nave cu pânze colorate, umflate de vânt, alunecă pe o imensă lavă de argint prinsa în bolta cerului cu cele doua mânere verzi, Skiathos și Skopelos.

În babord se ivește un golf, o vedetă sub pavilion italian îl depășește pe „Dolojman" tăind marea între două mustăți de spumă de mare efect și-i arată bărcii pasa de intrare în bazinul portului Agnontas. Scurtă escală la un cheu ocupat de vase de pasageri, iahturi și bărci pescărești. O baie, un pic de vânătoare submarină, o discuție cu niște italieni din echipajele iahturilor vecine din care Sandu află că ultimele două insule din arhipelagul Sporadelor de Nord nu oferă locuri de ancoraj și la orele 17 se reia marea.

„Dolojman" se îndreaptă spre insula Alonissos mânat de o briză bună care se menține până în zori.

S-a parcurs o distanță apreciabilă în noaptea ce a trecut deoarece, iată, în prova tribord, insula Piperion, un bloc enorm de stâncă, cu pereți ce ies vertical din mare, așa cum a cioplit-o cu supărare gigantul care a aruncat-o acolo, în calea navelor. Lungă de mai multe mile, insula e îngustă, fără urmă de verdeață, nu atrage navigatorii care nici n-ar avea ce căuta pe aproape dată fiind, așa cum spuseseră italienii, lipsa totală de locuri de ancoraj și adăpost.

Prognoza meteo a zilei anunțase vânt din nord-est forța 3, după-amiază, cu posibilitatea de a se transforma în furtună cu descărcări electrice.

Deocamdată e senin, vânticelul din prova nu se poate opune motorului.

Traversada Piperion-Evstratios are lungimea de 39 mile marine. Barca merge acum cu 4 noduri, ar putea acoperi distanța în 10 ore, dar motorul nu poate funcționa mai mult de 3—4 ore la rând, se supraîncălzește și ar fi pericol să i se topească lagărele. Trebuie lăsat să se răcească. Și posibila furtună de după-amiază ?

— Ce zici, Nicule, ne întoarcem? întreabă Sandu.

— Ne întoarcem, aprobă biologul cu oarecare îndoiala.

Se virează, cu vânt din pupa, se oprește motorul, se ridică pânzele și cap pe insula Pelagos unde harta arată un golf adânc de adăpost.

Departe la orizont un cabotier pare a veni la intersecție cu ruta lui „Dolojman". Skiperului îi trece prin cap o idee și ține drumul de intersecție, pune și motorul și se apropie de nava străină, fluturând în vânt un impermeabil galben. Cabotierul încetinește.

Apare la copastie un tip cu mustață.

— Luați-ne la remorcă, avem un bolnav la bord ! strigă Sandu. Mergem spre Limnos !

— Mergeți la Alonissos, acolo găsiți medic, i-o întoarce mustăciosul și dispare sub punte în timp ce nava își mărește viteza îndreptându-se spre nord.

Mihai, care se pregătea să joace rolul bolnavului, își scoate legătura din jurul capului, fluierând <apagubă.

Skiperul își adună echipajul și pune întrebarea :

— Ce facem, băieți, riscăm traversada ? Nu uitați, se anunță furtună !

Să fi fost dorul de casă ? Poate. Aș zice mai cu rând că a fost curajul, încrederea în barcă, în forțele proprii și curajul necesar celor ce încearcă Marea Egee. Decizia unanimă — la drum spre Evstratios I

Insula Piperion dispare sub orizont în pupa.

Se merge cu motorul, vântul din prova slăbind aproape cu totul. La bord se face ordine în cabină, se pregătesc hainele de vreme rea, se întăresc unele cusături la vele.

La prânz, Sandu dă târcoale motorului supraîncălzit. Nu pierde ulei pe nicăieri, dar arde jos la baie. Cum să-l răcească? Ia o bucată de placaj și-i face vânt cu putere. Trec pe rând pe post de ventilator toți membrii echipajului, metoda nu pare inspirata, motorul frige ca mai înainte și se oprește ventilația.

După încă o jumătate de oră, motorașul pare că și-a aprins pipa căci scoate un firicel de fum pe lângă manivelă și este oprit.

Din vest se ridică o claie de nori.

Ar mai fi de parcurs 16—17 mile. Ce-i de făcut?

Răspunsul vine sub forma unei brize ușoare din pupa. Firicelul de lână verde de pe sart, luat din ghemurile soției lui Sandu, firicel ce a rezistat zile și săptămâni tuturor vânturilor, arată acum, fluturând vesel, vânt din pupa ! Sus pânzele !

Se calculează drumul parcurs, se estimează punctul, se pune punctul pe hartă. Insula Evstratios ar trebui să apară în prova tribord. Drumul ținut ducea pe „Dolojman" în nordul insulei astfel încât în caz de furtună din nord să poată veni la adăpostul acesteia, sub coasta sudică.

Briza din pupa a devenit o simplă adiere, cu tendință de dispariție. La vest, orizontul s-a închis complet. Dacă vine ceva, de acolo vine !

La ora 16 se vede ieșind din mare insula Evstratios, aflată încă departe. Barca avansează leneș. Nu se mai poate întârzia. Motorul e pornit, deși este încă destul de călduț.

Un punct alb se distinge pe insula din ce în ce mai apropiată. Cu binoclul, punctul alb se arată a fi ruinele unei mănăstiri, ruine așezate chiar deasupra portului, pe un vârf de deal.

La ora 19, „Dolojman" dublează digul și intră în port, întâmpinat la cheu de o mulțime de oameni care-i leagă barbeta și scutură mâinile echipajului.

Pe înserat, se dezlănțuie furtuna.

„Dolojman" a riscat și a câștigat. Clujenii trec la odihnă, mândri de reușită.

Deși buletinul meteo din dimineața următoare anunța vânt din nord-est de forța 5 (veșnicul „meltemi"), „Dolojman" ia marea cu motorul.

Insula Limnos se vede la orizont, pe un sector tot mai larg al acestuia. Până în portul Mirina sunt 18 mile. Marea este moderată, valuri de un metru, cu berbeci. Două bărci pescărești se reîntorc spre adăpost și pescarii fac semne cu mâna îndemnând la înapoiere. „Dolojman" își vede de drum.

La bord se reia viața obișnuita. Pe punte se spală vesela. Un val mai îndrăzneț încalecă pe prova și ia cu el doua castroane din plastic.

—Nu-i nimic, Neptun cere jertfe, glumește Sandu.

Nu-i mai arde însă de glumă când valul următor, mai hoțoman, bandează barca mult și ia cu el spre adâncuri o ancoră și colacul ei de parâmă, lăsate neasigurate. La bord se mai găsește încă o ancoră de rezervă în magazia prova iar ancora mare, cu parâma ei de șaptezeci de metri, este bine legată de piciorul catargului.

După un timp, se vede bine intrarea în golful Mudros, capul Tigani și toată coasta dantelată a insulei Limnos.

Motorul trage tare, vântul care ajunge până la el ajută la răcire, totuși după trei ore și jumătate de marș s-a înfierbântat.

Cu toată apropierea de coastă, nu se simte protecția acesteia și vântul s-a rotit la nord curat.

După patru ore de mers, motorașul îşi aprinde pipa. Oprit acum ar însemna revenirea la Evstralios, când mai sunt două-trei mile până la Mirina. Și vântul a crescut la forța 6 !

Skiperul se frământă, oblojește motorul punându-i comprese reci pe baie în care toarnă jumătate de litru de ulei rece. Firicelul de fum dispare, mașina lucrează normal și iată aproape digul portului din care iese un feribot impunător. Ce-i pasă lui de vânt și de valurile care se înalță acum peste puntea lui „Dolojman" !

Biologul, aflat la bară, prezintă barba-i neagră înspicată cu cristale de sare, aduse de marea spulberată. Sandu își trece mâna pe față și simte pielea ca o foaie de șmirghel.

„Dolojman" vine la dana de iahturi și se aliniază lângă patru „DUFOR 2800" sub pavilion grec.

Trebuiesc făcute formalitățile de ieșire din Grecia. Se merge la

căpitănie și se cere controlul pentru ora 18. Se cumpără pâine, roșii, Coca-Cola. Plimbare pe dealul din spatele portului, deal ce poartă în vârf ruinele unei cetăți medievale. De cealaltă parte a dealului se află o plajă mare, aglomerată ca Mamaia la 23 August, care înconjoară un golf aproape rotund, cu o deschidere îngustă spre mare. Aici e raiul sporturilor nautice. Veliere mici, surfuri, scufundători, saltele pneumatice, bărci demontabile, colaci de toate culorile viermuiesc pe oglinda apei.

Se vizitează cetatea, în pas cu o familie cu doi băieți mari. El, înalt, uscățiv, cu o barbă blondă de viking, saluta grupul clujenilor :

— Bonjour !

— Bonjour, răspunde Sandu.

— Watson, spune vikingul și întinde mâna.

Află că are în față un grup de români și întreabă :

— Voi ați venit cu barca aceea mică?

— Noi !

— Și cum ați adus-o până aici ?

— Păi... n-am adus-o, am venit cu ea de la Constanța.

Englezul rămâne fără replică pentru câteva secunde, privește spre port unde „Dolojman" abia se zărește pe după iahturile vecine și continuă :

— Mult curaj aveți. Și acum ce faceți ?

— Acum venim de la Rafina și ne îndreptăm spre casă. Avem 35 de zile de la plecarea din țară și suntem sătui de mare !

Watson arată că au venit cu avionul de la Salonic împreună cu un grup de prieteni, au închiriat cele patru veliere „DUFOR 2800" și fac cu ele turul insulelor din Nord. Azi stau în port din cauza furtunii.

Sandu își ia rămas bun, trebuie să fie la bord aşteptând controlul dinaintea plecării.

— Cum, plecați pe vântul ăsta ?

— Așteptăm întunericul, atunci vântul și marea se vor mai liniști.

— Și plecați noaptea ?

Englezul o asigurat că da, i se mai dă o dată mâna și e lăsat pe deal să contemple marea.

Echipajul lui „Dolojman" revine la bord și, fix la orele 18, un ofițer de port aduce pașapoartele vizate.

Băieții fac plinul și pregătesc barca de mare. Pe cheu apare

Watson care le lasă patru bidoane de bere. Se schimbă adrese, Watson gustă palinca de Ardeal, se strâng mâinile din nou și motorul scoate pe „Dolojman" din port. La capul digului, Watson și fiul lui flutură din mini, englezul suflă dintr-un corn de ceață, puștiul face fotografii. Culmea a fost că, odată sosit la Cluj, Sandu găsește o ilustrată din Mirina în care Watson scria că, după trei tentative neizbutite de a pleca spre nord cu velierele, au râenunțat și s-au întors la Salonic tot cu avionul. În aceeași perioada, „Dolojman" făcea cu adevărat navigație, în aceleași ape, căutându-şi drumul spre casă.

Barca noastră urcă la motor spre nord, pe vânt de nord-vest. Skiperul își face socotelile să dubleze capul nord-vestic al insulei, apoi să vireze schimbând de drum spre Imroz[4] ce aparține Turciei, profitând, cu pânzele sus, de vântul prielnic în acest moment.

Coasta inospitalieră ia sfârşit cu o stâncă în forma de con vulcanic pe care se află un far. Motorul trage greu, ambarcațiunea e mult frânată de un curent de sens contrar. Se virează la tribord și odată cu barca virează și vântul, care vine acum din trei carturi prova babord.

Motorul este oprit, s-a încălzit foarte tare în timp relativ scurt. Se ridică pânzele și se navighează cu vânt de bulină ce derivează barca spre țărmul nordic al lui Limnos.

Pe la ora 3, luna dispare la orizont și bezna înconjoară totul, Sandu este ca de obicei la cârmă. Mai ia o voltă spre larg, revine spre țărm, virează iar spre larg, căutând să câştige fie și câteva cabluri spre est.

Pe nesimțite, vântul prinde puteri și se răcește. Valurile se măresc și încep să stropească până în cockpit.

Biologul preia cartul, echipat de vreme rea, Sandu intră în cabina, la căldură și adăpost de vânt. Contururile coastei apar tot mai vizibile, pe măsură ce culoarea cerului se deschide spre răsărit. Marea vânzolită și coasta crenelată, vântul din nord-est, ursuz și rece, obligă pe „Dolojman" să intre în golful mare din nordul insulei și să arunce ancora în fața plajei.

Urmează o dimineață rece de să-ți pui puloverul. Sandu ia în

---

[4] Gökçeada

cercetare motorul. Șuruburile ce-l fixează de postament sunt slăbite. Ca să le strângă i-ar trebui o tubulară de treisprezece și n-are. Cum pe plajă sunt două automobile și câţiva turiști, de ce nu le-ar cere împrumut cheia cu pricina ?

Pentru asta însă, trebuie ajuns la mal. Distanța e neînsemnată, dar odată intrat în apă Sandu are senzația că s-a cufundat într-un râu de munte, în septembrie. Marea e rece ca gheața !

Și iată-l pe Sandu din nou pe pământ grecesc, deși pe pașaport avea pusă viza de ieșire. Nimeni nu-l întreabă însă nimic, grănicerii nu se ivesc și skiperul, cu cheia în gură, se reîntoarce înot la barcă.

Buloanele sunt strânse, bujiile schimbate, carburatorul curățat. Cum vremea s-a mai încălzit și parcă vântul s-a schimbat, skiperul returnează automobiliștilor cheia și, cu busola de mână, pornește pe culmea falezei ce protejează golful dinspre larg. Constată aici că s-a așternut vânt favorabil și marea s-a mai domolit.

Revine la barcă, urcă pavilionul pe strai și așteaptă să se adune echipajul care se resfirase pe țărm.

„Dolojman" iese cu motorul cel înviorat până departe în mare, apoi se ridică randa și focul și cap pe Imroz din nou. Se dublează vârful ascuțit al lui Limnos, îndreptat ca o săgeată spre nord-nord-est și se salută farul ce întâmpinase barca la venire, cel cu trei sclipiri într-o perioadă de șapte secunde.

Imroz se află la paisprezece mile.

Două vase pescărești încrucișează drumul lui „Dolojman". Clujenii răspund la semnele pescarilor, cu gândul la tot ce văzuseră și trăiseră pe pământul bătrânei Elade, la oamenii inimoși ai mării, la simpatia și gândurile bune cu care-i primiseră.

Adio Grecia, sau, de ce nu, la revedere !

Apusul soarelui îl găsește pe „Dolojman" plutind pe ape slab ondulate. E însoțit în tribord de un submarin de buzunar de ceas — un delfin de Mediterana, lung de peste trei meri. Iată-l și pe al doilea, al treilea, al șaptelea. După un timp începe joaca în jurul bărcii. Ţâşnesc din apă și cad înapoi, se urmăresc unul pe altul, se cufundă cu mare viteză și revin mereu din pupa spre prova. Spectacolul o unic și băieții privesc fascinați baletul puternicelor creaturi marine.

O rafală dură din nord-est anunță sosirea la spectacol a lui moș Meltemi. Se pare că nici măcar delfinii nu-l agreează pe bătrânul cu

pletele de vânt și dispar undeva în împărăția submarină. Moșul se supără și face să țiuie sarturile bărcii.

Sandu nu șovăie o clipă și pornește motorul în timp ce coechipierii se luptă să strângă pânzele puternic fluturate de vânt.

„Dolojman" intră cu motorul într-un golf al insulei Imroz, văzând departe pe plajă pâlpâirea unui foc. Se disting apoi două bărci mari, pescărești, în apropierea țărmului. În timp ce se pregătea aruncarea ancorei, apare din noapte a treia barcă al cărei echipaj avertizează în engleză că locul în care plutea „Dolojman" era stâncos și-i cheamă pe clujeni în apropierea lor.

Se strâng mâini de navigatori. Sunt pescari turci și unul din ei vorbește binișor englezește. Urmând invitația, românii urcă la bordul pescarilor cu sticla de țuică și păhărelele. Tuica asta e un fel de șperaclu, deschide multe uși, fie și mahomedane. Turcii scot la iveală pâine, brânză și pește prăjit, apoi un pepene enorm care e devorat în câteva secunde. Seara se încheie cu veselie și toată lumea trece la odihnă, pe ape domoale, ferite de bătaia bărbii lui Meltemi de culmile înalte ce înconjoară golful.

Dimineața anunță o zi nefavorabilă. Pescarii stau și ei la adăpost, de-abia spre prânz se decid să iasă la plase. Clujenilor li se cere să-i aștepte, urmând ca la înapoiere să-i ia la remorcă până la Canakkale.

O zi pierdută, petrecută în căutarea bureților de mare.

Se lasă seara și pescarii turci n-au revenit în golf. Noaptea învăluie plaja și skiperul așteaptă mereu, cu remorca pregătită. Ar mai fi de mers cam șapte mile de-a lungul insulei apoi o traversadă de unsprezece mile ar încheia etapa Egeea.

Vântul se menține puternic și potrivnic toată noaptea și până în zori pescarii nu s-au reîntors.

Este 22 august. Skiperul spera ca la 1 septembrie să fie la servici. Dacă vor avea alte zile pierdute pe drumul de întoarcere, s-ar putea să vadă portul Tomis abia la 15 septembrie și gândul ăsta îi dă amețeli.

Abia pe la prânz apare în golf „Alah Emanet-01", barca pescarilor turci, doldora de pește. Vremea foarte rea le-a îngreunat scoaterea plaselor și au întârziat. Hai la remorcă. Operațiunea nu este o joacă, mai ales pe valuri mari ce lovesc otrava cu o forță de necrezut și sunt gata să inunde barca, când te trage un motor de 40 de cai.

Se merge cu sufletul la gură până în extremitatea estică a insulei Imroz unde pescarii încetinesc, lasă pe „Dolojman" să se apropie apoi arată clujenilor că nu-i mai pot remorca, în larg valurile sunt foarte mari, viteza ar trebui mult redusă. Au la bord pește mult, scos din apă cu aproape o zi mai înainte, peștele și-ar pierde prospețimea, trebuie să ajungă rapid la piață. Sfatul lor este ca „Dolojman" să stea la ancoră până noaptea când vremea rea se va îmbunătăți.

„Alah Emanet-01" se pierde la est și „Dolojman" rămâne singur să salte pe valuri într-un loc dezolant. Fundul se vede la mică adâncime, căptușit cu colți de stâncă. Toată coasta insulei este o limbă joasă de pământ care nu poate sta pavÎză în calea vântului.

Așteptarea e chinuitoare. În cabina micuță, patru oameni, arși de dorul de țară, se privesc copleșiți de gânduri, obosiți de nesfârşita clătinătură, de nedomolitul foșnet al mÎrii înfoiate.

Pe linia orizontului apare o barcă. Țopăie ca un dop aruncat într-un pârâu de munte. Dar vine iute și se apropie de „Dolojman”. La bord, un pescar brunețel, tânăr, aruncă și el ancora și bărcile se aliniază foarte aproape. Omul dă la iveală un aragaz, o tigaie mare și un ziar pe care despică stavrizi. Îi arunca în ulei, scoate roșii, sare și îşi invita vecinii la ospăț, întorcând mării un spate nepăsător.

Clujenii nu așteaptă altă invitație și trec la bordul pescarului, desigur, cu țuica și păhărelele, Atmosfera se destinde — cea din barcă, nu cea de pe întinsul mării.

Pe tăcute, apar alte două bărci care trag alături. Apoi încă una. Clubul „celor ce așteaptă vremea bună la est de Imroz" s-a consfătuit, unul din membri e șchiop și cocoșat, dar simpatic nevoie mare, râde și înveselește și pe ceilalți, chiar dacă românii nu prind poantele.

Bărcile au șapte metri, cu cabină și motor diesel de 9 cai.

Cocoșatul, într-un elan de simpatie, se oferă să-l remorcheze pe „Dolojman" a doua zi dimineața. Skiperul accepta, mulțumește, dar îşi rezervă dreptul de a pleca noaptea, dacă vremea va permite.

Și cum vremea s-a milostivit, Sandu scoală echipajul pe la unsprezece noaptea și „Dolojman" părăsește clubul în tăcere, pornind motorul de-abia în larg.

Mihai se cere la cârmă, îi place să ducă barca pe vreme rea, somnul i-a pierit.

Pe vânt strâns, cu pânzele de furtună ridicate și motorul la

jumătate de turație, barca parcurge ultimele mile pe marea Egee. Curând se vede lumina farului din gura Dardanelelor. Se coboară pânzele și se pune motorul la maximum pentru a putea înainta împotriva curentului din ce în ce mai puternic.

La 23 august, de ziua marii sărbători de acasă, „Dolojman" străbate cu motorul cele treisprezece mile până la Canakkale. Meltemi suflă ca turbat, nemulțumit că mica ambarcațiune i-a scăpat printre rafale și se află acum între coastele strâmtorii. Velele sunt legate strâns și echipajul stă în cabină, astfel ca rezistența opusă de barcă vântului de 20 metri pe secundă să fie cât mai redusă.

În dreptul farului de ia marele cot, skiperul are emoții. Motorul dă două-trei rateuri și se oprește. Manivelă. O dată, de două ori, de trei ori. Motorul stă. Vântul și curentul lucrează, împingând barca înapoi. Control la bujii și la curent. Totul în regulă. Nu venea insă benzină deoarece nu mai era în rezervor ! Skiperul (și motoristul bărcii totodată) uitase să-l umple înainte de a pleca în marș.

De-abia în ziua următoare, „Dolojman" reușește să traverseze spre Gelibolu. Nu intră în port, continuă drumul spre casă. Când motorul se încălzește, este oprit si se continuă ruta spre nord-est cu pânzele sau se menține poziția câștigată prin volte repetate, până se răcește motorul. Apoi iar la drum, încet, greu, dar fiecare pas al elicii aduce barca mai aproape de casă.

Se face escală la Șarcöy unde skiperul cumpăra patru lipii și ulei de motor.

Barca urcă alte cincisprezece mile până la Murefte, totalizând în această zi circa patruzeci de mile împotriva vântului și a curentului. Încercând să intre pe întuneric în Murefte, Sandu nu găseşte pasa și lasă la apă ancora mare, singura rămasă, cea de a doua, de rezervă, fiind și ea pierdută cu câteva zile mai înainte. Marea e calmă, vântul a mai căzut, noapte de odihnă.

Ziua ce urmează începe cu o briză slabă din vest, „Dolojman" merge cu două noduri, dus de adierea constantă, primita din pupa travers.

Ibricul saltă pe aragaz, urmează toaleta echipajului, și strângerea așternutului, ordine în cabină.

Briza încetează și iar se face apel la motor, cu care se intră în portul Tekirdag.

Timpul de răcire pentru motor este folosit la o plimbare scurtă prin oraș. Vânzători ambulanți purtându-şi taraba aliniata de gât roiesc prin toate părțile. Larma cumpărătorilor și mai ales a vânzătorilor acoperă târgul.

„Dolojman" își ridică iar velele și traversează primul golf mare, spre Marmara-Ereglisi, târându-se cu două noduri, dar economisind benzina și lăsând motorașul să-și mai tragă sufletul.

E o zi caldă, cu soare mult și vânt ușor. Marea e plină de bărci pescărești, îngrijite, piturate, dotate cu motoare.

Spre sfârşitul zilei, fratele mai mic al domnului Meltemi, domnul Bora, îl salută pe „Dolojman" aruncându-i din prova câteva rafale. Sandu pune motorul și fuge la adăpostul coastei înalte unde rămâne și peste noapte.

La 3 dimineața, lună plină, fratele Bora se ține de șotii prin alte părți lăsând opoziția — briza de vest — să-i țină locul. Barca iese la larg, vântul e constant, Sandu leagă bara cu o saulă și barca merge singură cu ghiul într-o poziție care asigură echilibrul forțelor.

Spre ziuă, trece la cârmă biologul și se continuă drumul, pe o vreme minunată, traversarea celui de-al doilea golf de pe coasta nordică a Mării Marmara este pe terminate.

Înainte de a ajunge la Yeșilköy revine în scenă domnul Bora, cu vechile lui trucuri, rafalele de nord-est. Motorul, hrănit cu ulei proaspăt, trage foarte tare și duce barca pe lângă turnul Mermer, până în zona vaselor la ancoră. Unele sunt feeric luminate, altele poartă numai luminile cerute de regulament.

La ora 23, „Dolojman" intră în portul Kumkapî, unde înnoptează.

În ziua următoare a început urcatul Bosforului. Karadeniz Bogazî, cum îi spun turcii. Motorul a fost pregătit din zori ca pentru o bătălie grea : bujii noi, benzină ochi în rezervor, altă porție de ulei proaspăt.

„Dolojman" urcă Bosforul cu motorul turat la maximum, așa cum nu a fost încă forțat în toată croaziera. Și totuși, viteza de marș nu trece de 1,5—2 noduri.

Când deschiderea Cornului de Aur vine la travers babord, curentul slăbește și barca își mărește viteza.

S-ar părea că totul merge bine. Deodată însă bătăile în eșapament încep să sune altfel. Unul din băieți observă că nu mai este

expulzată în afara bordului apa de răcire.

Motorul e oprit imediat, barca se oprește și ea și pleacă sub deriva de curent. Din pură întâmplare, traficul prin strâmtoare nu era dens în acel moment și în acel loc. Ce se întâmplă ?

Motoristul își scoate cămașa și se apleacă peste bord în pupa, ținut de picioare de coechipieri. Vârî mâinile și capul în apa și bâjbâind pe lângă elice găsește o punga de plastic intrata pe țeava de admisie a apei de răcire! Dacă nu s-ar fi sesizat schimbarea de ton în păcănitul motorului și absența răcirii, calarea motorului ar fi însemnat o enormă bătaie de cap pentru clujenii noștri, obligați să apeleze la remorcaj contra cost și să-și întârzie mult sosirea în portul Tomis.

„Mașina" e pornită din nou, barca urcă spre nord și, la trecerea pe sub podul cel mare, se aspiră o alta bucată de plastic. De data aceasta lecția este învățată și degajarea țevii de apă se face la iuțeală, folosind coada pagăii.

„Dolojman" își face intrarea în Bebek și, odată dublat farul, se vede întregul cheu, cu umbreluța lui Baba Riza la locul știut.

— Bun venit, le strigă turcul. Târziu bre, târziu. Credeam că ați trecut în Marea Neagră fără să opriți la mine. Hai la geamandură !

Adam Karadeniz vine și el în fugă, urând bun sosit echipajului lui „Dolojman".

O raita prin orașul acum cunoscut, un popas la poștă pentru scrisori acasă, cumpărături de alimente proaspete și se face plinul de benzină.

La ora 16 „Dolojman" e gata de drum. Prietenilor barcagii li se înmânează câte o pungă cu cadouri și mâinile se strâng, poate nu pentru ultima oară.

Barca urcă în continuare Bosforul, urmărind malul din apropiere, pe aici curentul fiind mai slab. Pe coastă, o mulțime de vile ascunse în verdeață. Cele amplasate în imediata apropiere a apei au garaje pentru bărci sub planșeul parterului. Pe terase oamenii stau la măsuțe de joc, iau masa, dansează și fac semne cu mâna spre micul velier ce trece încet prin fața lor. E sâmbătă seara si lumea petrece.

Golful Tarabya, plin de iahturi ultra elegante și de bărci cu motor, apărat de vânturile de nord de un cheu puternic și un hotel uriaș, rămâne încet-încet în pupa. Curentul crește, motorul este forțat iar la turația maximă, ceea ce ar însemna în ape lipsite de curent cam 5 noduri. Barca

avansează cu numai 1 nod, rezultă că viteza curentului este de 4 noduri !

Cheul betonat se termină, în tribord se deschide un alt golf, curentul scade și se reduce puțin turația motorului.

„Dolojman" pătrunde în Buiukderelimanî, golful unde se face controlul de vamă.

E sâmbătă 27 august. La vamă funcționarii stau în jurul unui birou și joacă cărți. Sâmbătă seara nu prea au chef de muncă, mai ales că traficul vamal pentru iahturi este redus. Culmea, pretind că formalitățile de intrare în Turcia la Canakkale au fost făcute de către cei de acolo superficial. Luni, să meargă echipajul la Istanbul să refacă for
mele. Jocul continuii la masa de cărți.

Skiperul și biologul se retrag strategic la barca și verifică actele. Toate sunt în regulă.

— Hai înapoi, nu putem pierde vremea !

Echipa de vameși-jucători refuză categoric să lase damele din mâini și să miște ceva în direcția îndeplinirii formalităților solicitate. Unul din chibiți, înalt, bine făcut cu un licăr de înțelegere în ochi, urmează pe clujeni în afara biroului. Este agentul Navromului și li se adresează într-o engleza corectă :

— Domnilor, porniți motorul și plecați spre casă. N-are nimeni grija bărcuței voastre. Go ahead ! (înainte!)

Skiperul mai să-l pupe de bucurie. Îl cadorisește cu o vodcă poloneză și pune barca la drum.

Noaptea e neagră ca cerneala. Pe această ultimă porțiune, Bosforul e sălbatic și neprimitor. Pentru câteva minute bezna e risipită în tribord de un pasager puternic luminat, care coboară spre Istanbul.

Iată farul Rumeli, cocoțat pe blocurile de stănci prăvălite în ape. „Dolojman" iese în largul Mării Negre.

Motorul duduie constant, la turația de croazieră, pe o mare calmă, sub cerul plin de stele.

După circa cinci mile, motorul încălzit este oprit. Se ridică velele, umflate leneș de o boare de vânt care ba este, ba nu este, ba vine din tribord și capricioasă, sare la babord. Chinul durează până ce spre ziua se stabilizează o adiere din nord. Pe drum vest-nord-vest, e bună și asta.

La buletinul meteo de la 6,30 se anunță pentru zona de vest a Mării Negre... furtună ! Se precizează că vântul va sufla cu forța 6—7 pe

scara Beaufort din direcția nord-est. De necrezut! Să fie oare marea noastră chiar atât de rea? Să-și confirme ea reputația stabilită încă din antichitate și la trecerea suficient încercatului „Dolojman"?

Deocamdată, cerul o senin, marea e calmă și briza suflă binișor, barca merge bine și totul pare O.K. Dar nu pentru multă vreme.

Pe la 8,30 orizontul capătă o culoare cenușiu-violet, se încarcă treptat cu nori, o pâclă rară plutește pe apă. Buletinul meteo să fi fost totuși... corect ?

Prudent, skiperul pune motorul și intră în portul Karamrun, gonit din pupa tribord de vântul care se întețește cu fiecare clipa.

În mijlocul bazinului, „Dolojman" se pune pe un banc de nisip. Băieții sar în apă, barca plutește iar și-și găsește loc lângă un cuter de pescari, pierdută în mulțimea bărcilor și a pescadoarelor ce stau la adăpost de furtuna.

Pe cheu, doi soldați grozav înarmați privesc la „Dolojman" cu mult interes. Echipajul, cu musca adusa pe căciulă de formalitățile neîndeplinite, se consolează cu gândul că au totuși vize în regulă pentru Turcia. Se dovedește însă că i-are nimeni treabă cu micul iaht.

Pescarii îi înconjoară pe curajoșii marinari cu multă prietenie. De fapt, amabilitatea și prietenia oamenilor din țările vizitate, manifestate cu căldură la auzul numelui de România, au fost constante pe toată durata croazierei și au adus multă bucurie și justificata mândrie echipajului.

În timp ce valuri verzi se sparg de digul de beton, un cuter pescăresc intră fugărit de vânt la adăpost.

— Cum e marea? întreabă clujenii.

— Ciok güzel, răspunde omul de la cârmă și le trimite un sărut cu degetele lipite de gură.

Ei, dacă-i güzel, hai să vedem.

„Dolojman" iese din port cu motorul, apoi ridică velele de vreme bună. De țopăit, țopăie în lege, valurile vin anapoda însă vântul este în limite acceptabile și duce barca mulțumitor. Cerul s-a curățat și iahtul trece la câteva cabluri de coasta nisipoasă.

O barcă pescărească ține calea lui „Dolojman", vine aproape și unul din pescari îi aruncă în cockpit trei pălămide respectabile. O altă barcă face la fel și iată cina : pește prăjit și cartofi fierți. La revedere prieteni !

În noaptea de 30 august, „Dolojman" intră în apele bulgărești și

acostează în portul Burgas unde se prezintă pașapoartele și lista echipajului.

Se vizitează orașul. Vremea se menține rea, dar e suficient de bună pentru o plimbare pe străzile animate. La un chioșc se vând crenvurşti calzi și franzelă prăjită. Echipajul dă buzna, face dever mare apoi atacă un chioșc vecin : prăjituri și înghețată! Totul e de-a gata pe uscat!

Vântul continuă să îndoaie plopii de pe mal ca pe niște arcuri, tolba de săgeți având-o încă plină. În port, „Dolojman" arată ca un homar, negru de praful de cărbune adus de vânt dinspre docuri. Cum la bord nu se poate sta din motivul cu cărbunii, clujenii revin în oraș și trimit o telegramă acasă.

După-amiaza se merge în grup la cinema. „Zorro".
Povestea e cunoscută, limba filmului accesibilă, spectacolul se dă la grădină și e plăcut, cu toate că filmul se rupe mereu, operatorul îl lipește și treaba asta îi ia între zece și douăzeci de minute, publicul fluieră și tropăie, marinarii noștri, obișnuiți cu lungile ore de așteptare în cart, își văd de treabă știind că și filmul va avea un sfârşit, așa cum după lungile nopți de traversadă urmează zorile.

În port, echipajul românesc este cunoscut oamenilor și e privit cu respect, toată lumea știe că mica ambarcațiune vine din Grecia, după o croazieră de aproape două luni.

Un bărbat în uniformă se apropie de Sandu și-i spune că remorcherul „Pluton" va pleca spre Sulina. Skiperul îi zâmbeşte cu prietenie, îi strânge mâna fără a prinde adâncul informației, dar după câteva minute îi cade fisa. Fuge după căpitan pe cheu și-l ajunge la biroul piloților. Da, „Pluton" va pleca remorcând o șalandă spre Sulina, deîndată ce se va potoli vremea.

Împreună cu biologul pe post de translator skiperul se prezintă la bordul remorcherului al cărui echipaj îl primește cu prietenie. Desigur, îl vor remorca și pe „Dolojman", nu e o problemă, dar să știe și căpitănia portului.

Cei doi clujeni revin în clădirea căpităniei și așteaptă cu emoție sosirea căpitanului portului. Iată-l, înalt, drept, de vreo cincizeci de ani, cu fața severă, pătrată. E de rău. Dar ochii? Ochii îi sunt de marinar, luminoși, înțelegători și blânzi.

Căpitanul ascultă cererea skiperului, pune mâna pe telefon,

vorbește cu cineva foarte pe scurt și, zâmbind, dă sentința :

— Puteți pleca la remorca lui „Pluton". Comandantul remorcherului va primi instrucțiuni. Aveți grijă, vremea se menține nefavorabilă. Drum bun !

Sandu mulțumește și oferă, spre amintire, o sticlă de Murfatlar și fuga la barcă.

— Băieți, s-a aranjat, plecăm la remorca lui „Pluton", cum s-o liniști vremea !

Ultima etapă, în loc de 3—4 zile, va lua numai o zi!

2 septembrie. Vremea e rea, pe mare e furtună. Echipajul lui „Dolojman" pregătește barca pentru lungul drum la remorcă. Se amarează totul, se leagă temeinic parâma de remorcaj care încinge barca pe la copastie și prinde o voltă la tachetul de pe punte, în prova. Comandantul remorcherului face o vizită la bordul lui .Dolojman", verifică parâma de remorcă, pune mâna, trage zdravăn, e mulțumit.

— Pe mâine, să sperăm că vremea ne va lăsa să plecăm !

Sandu își omoară timpul desfăcând reductorul pe la al căirui simering se prelingea ulei. Carcasa în care este fixat un rulment e desprinsă, necesită câteva puncte de sudură. La atelierul mecanic din port e servit în cinci minute. Oameni cumsecade și serviabili. Carcasa e remontată, se încearcă motorul, uleiul nu mai curge și reductorul nu mai bate. Vremea — din păcate — nu se poate repara la atelier. Răbdare.

La 3 septembrie, soare și vânt slab. Să fie ziua plecării în ultima etapă? Comandantul remorcherului trimite vorbă la ‚bordul lui „Dolojman" ca la ora 12 iahtul să fie gata de control și plecare. Explozie de veselie la bord.

Pe cheu, deasupra bărcii, apar doi tineri bărboși, purtând tricouri în dungi albastre cu alb.

— Servus ! salută unul.

Și-i dă înainte în... poloneză !

Sunt membri ai echipajului iahtului Universității din Cracovia, aflat în croazieră în Marea Neagră. Iahtul are baza la Jurilovca unde iernează. Vara, echipaje studențești îl preiau pe rând, ies în mare cu el, uneori coboară spre sud, apoi îl readuc pe Razelm spre a fi folosit de altă grupă de îndrăgostiți de marinărie.

Sandu e invitat la bordul navei poloneze unde dă relații asupra drumului parcurs.

La ora 12, „Dolojman" vine cu motorul la dana unde șalanda așteaptă remorcherul, după ce echipajul a primit de la autorități pașapoartele vizate.

La ora 14 apare „Pluton". O echipă de trei oameni vine pe puntea lui „Dolojman", verifică din nou legătura parâmei și o preiau, trecând pe bordul șalandei. Ultima sticlă de palincă e trimisă comandantului cu complimentele lui Sandu. De pe „Pluton" se primesc ultimele instrucțiuni : din oră în oră skiperul lui „Dolojman" va semnaliza spre „Pluton" cu o lumină albă dacă totul merge bine și cu o lumină roșie daca se ivesc necazuri. În larg de Constanța, după patru semnale de sirenă, remorcherul va opri mașina, „Dolojman" va veni cât mai aproape de șalanda, va tăia parâma de remorcaj și va porni cu motorul, trecând prin babordul lui „Pluton" pentru a confirma că totul e în regula.

Se iese din port cu patru noduri, apoi viteza crește la șase noduri. La șaptezeci de metri în pupa lădoiul de otel care e șalanda, „Dolojman" saltă pe spuma valurilor.

Remorcherul nu se vede din cauza lădoiului. Cum va fi cu semnalele luminoase ?

Răspunsul la această întrebare capitală se primește exact după o oră când remorcherul se abate lateral din drum, putând capta lumina de pe „Dolojman". Totul merge bine și barca aleargă pe ape cum n-a mai alergat niciodată.

Sandu calculează drumul și apreciază că în ziua următoare, pe la prânz, după 20 ore de marș, „Dolojman, se va afla în rada portului Constanța, dacă nu vor crește valurile și dacă va ține parâma.

La miezul nopții, în prova babord, cerul pare mai luminos, trebuie să fie Varna. Biologul preia cârma și lanternele, totul merge bine.

În zori, situația se menține favorabilă. Remorcherul trage constant, nu smucește parâma.

Se lasă ceața. Așa ceva nu găsise „Dolojman" în Egeea. Are însă grijă Marea Neagră să servească navigatorilor tacâmul complet.

„Pluton" reduce viteza și scoate câte un semnal lung de sirenă din minut în minut.

Pe la 7, lumina e încă săracă, răcoarea e bogată, ceața se menține. Deodată, sirena remorcherului e dublată de alta.

„Pluton" reduce viteza, semnalele de ceață intră în dialog, apoi se sting treptat. Viteza crește și clujenii stau ațintiți pe parâma care se

pierde în ceață. Acolo, undeva în prova, s-a ascuns șalanda, dacă nu cumva o fi predat legătura unui monstru marin.

După orele 9 ceața se ridică, cerul albastru e presărat cu nori albicioși. Pe țărm, în babord, se văd blocuri. Să fie Mangalia Nord ?

Nu, sunt Costineștii !

La viteza lui „Pluton" coasta aleargă repede prin fața ochilor ce o privesc cu nesaț. E coasta României!

Se trece de Agigea și iată marele port al Constanței.

Patru semnale de sirenă ! Echipajul lui „Dolojman" tresare și, electrizat, pune mâna la manevră. Trag cu nădejde parâma, barca se apropie mult de șalandă și skiperul taie cu un cuțit bunătate de remorca. „Dolojman" vine cu motorul în dreptul remorcherului al cărui echipaj flutură mâinile pe punte. Adio, prieteni!

„Pluton", harnic nevoie mare, se pierde spre nord, cărând cu el lădoiul și o bucată de 5—6 metri din parâma de remorcaj a lui „Dolojman".

Cum vântul de nord-est este prea slab pentru nerăbdarea clujenilor, se pune motorul. Marea e plină de veliere, angajate într-o regată. Sprintene, ocolesc geamandurile luând volte rapide, echipajele saltă ca pe arcuri dintr-un bord în altul, arbitrii controlează totul din șalupele lor cu motor.

„Dolojman" ocolește regata sclipitoarelor ambarcațiuni cu viteza lui redusă, cu straiele roase de mare și de soarele latitudinilor grecești, cu coca murdară și sarturile ruginite ici-colo.

Portul Tomis, în sfârşit. Grănicerul de serviciu este același care a asistat la plecare. Le urează clujenilor bun sosit, controlul vamal merge repede, toată lumea e amabilă și înțelegătoare, conștientă de oboseala săpata în fețele celor patru navigatori și de nerăbdarea acestora de a-și îmbrățișa familiile strânse ciopor pe cealaltă parte a bazinului.

Căpitanul de port, grijuliu, întreabă pe skiper :

— Ce-ați pățit de v-au adus la remorcă ? Aici ni s-a comunicat că aveți necazuri și vă trage spre casă un remorcher bulgăresc.

Se dau lămuririle de rigoare și bravul „Dolojman" vine la cheul iahturilor.

Pescarii amatori din port se strâng la barbeta bărcii, salută echipajul cu zâmbete largi pe fețe, dar nu întreabă nimic. Ei înțeleg emoția întoarcerii de pe mare, bucuriile și grijile ce au însoțit acești

oameni un număr lung de zile, oboseala ce învăluie trupul și mintea odată cu legarea la cheul ultimei etape.

Sus pe deal, plopii foșnesc neîncetat, rotindu-și fruntea în bătaia vântului de nord.

CUPRINS

VĂ RECOMANDAM ALTE APARIȚII ALE EDITURII „ALBATROS"

Stelian Filip
CE FRUMOASA ESTE VIAȚA

Paul Everac
FUNIGEI PESTE ALPI

George Radu
FUNIA DE NISIP

Virgil Scurtu
ÎN CĂUTAREA AȘTRILOR

Tudor Opriș

BIOS (II)

Carmen Cloșca-Grigore
ERA COSMICA ȘI TERRA

Lei 9,50

